

HAHTIPERÄN HYLYN BIOGRAFIA

1600-luvun lotjasta

immersiivisen taideteoksen proomupääosaan

Katariina Vuori

Oulun Yliopisto

Humanistinen tiedekunta

Arkeologia

Pro gradu -tutkielma

17.9.2020

Ohjaaja: Janne Ikäheimo

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO	3
1. MUINAISMUISTON BIOGRAFIA JA ARVOTTAMINEN	5
1.1 TUTKIELMAN TAVOITTEET.....	5
1.2. TUTKIMUSMETODIT JA -LÄHTEET	9
1.3. MUINAISMUISTON ARVOTTAMINEN.....	12
1.4. HAHTIPERÄN HYLYN ARKEOLOGISET TUTKIMUKSET	15
1.5. OULUN AIEMPIEN HYLYLÖYTÖJEN ERITYISPIIRTEITÄ.....	18
2. ALUKSEN SYSTEEMINEN KONTEKSTI 1600- JA 1700-LUVULLA	22
2.1. POHJOISEN LAIVANRAKENNUS 1600-LUVULLA	23
2.2. HAHTIPERÄN SATAMA HYLYN SYSTEEMISEN KONTEKSTIN AIKAAN	26
3. 1970-LUKU: RUUSUSEN REM-UNI KATKEAA	30
4. VUOSI 2019: KULTTUURIPÄÄKAUPUNKIHAAVEEN LIPPULAIVA.....	35
4.1. HYLY MEDIASSA.....	37
4.2. ASiantuntijakomentit.....	39
4.3. Lukijakomentit	40
5. TUTKIMUSAINEISTON TULKINTA JA POHDINTA	43
5.1. ALUKSEN SYNTYMÄ JA NUORUUSVUODET	43
5.2. 1970-LUKU.....	47
5.3. SEHÄN ON HYLY!	48
6. PÄÄTÄNTÖ	54
BIBLIOGRAFIA	57
LIITTEET	

JOHDANTO

Elokuussa 2019 Oulun keskustassa sijaitsevan Radisson Blu-hotellin takana kaivinkone kaivoi hiekan- ja soransekasta maata uusien vesi- ja viemäriputkien tieltä. Putkiston uusiminen oli osa hotellin laajempaa remonttia. Hotelli on rakennettu 1970-luvun alussa ja se tunnettiin aiemmin nimellä Vaakuna. Kaivaminen oli aloitettu Rantakadun puoleisesta päästä, ja tarkoituksena oli edetä luoteeseen, kohti rantaa. Työmaa-alue oli 2000-luvun alussa suoritettun kaupunkiarkeologisen inventoinnin myötä luokiteltu ensimmäiseen suojeluluokkaan, sr-1:n¹.

Museoviraston arkeologit olivat tehneet keväällä 2019 hotellin parkkipaikalla koe-kaivauksia, joissa havaittiin vanhempia kulttuurikerrostumia ja hirsirakennelmia. Koska oletuksena oli, että elokuussa 2019 suoritettavien maansiirtotöiden yhteydessä voisi löytyä merkkejä rakennustyömaan paikalla 1500–1800-luvuilla sijainneesta satamasta, oli työmaalla kaksi Museoviraston työntekijää suorittamassa valvontaa. (Riutankoski 2019, 2.)

Toisena valvontapäivänä esiin tuli hirren kappaleita ja hirsirakennelman fragmentteja. Arkeologit tulkitsivat ne vanhoiksi laiturirakenteiksi. Hirsien alta alkoi paljastua kiinteämpää puurakennelmaa. Koneellinen kaivuu keskeytettiin, ja kaivamista jatkettiin lapi-oilla. Paksumman, savensekaisen sedimentin alta, noin kolmen metrin syvyydestä, alkoi hahmottua vanhan aluksen runko. (Riutankoski 2019, 14.)

Koska kyseessä oli laivanhylky, pyydettiin paikalle Helsingistä Museoviraston intendentti, meriarkeologi Minna Koivikko sekä laivanrakennusteknikoihin erikoistunut Kalle Salonen. Heidän tehtävänsä oli arvioida hyllyn historiallista merkitystä ja sahata hyllystä ajoitusnäytteitä. Hyllyn löytöpaikan ja löytösyvyyden sekä aluksessa käytettyjen teknisten piirteiden, kuten limisaumarakenteen ja liitoksissa käytettyjen puutappien, perusteella aluksen arvioitiin olevan peräisin 1600–1800-luvulta. Runkorakenteen muoto ja

¹ Vuonna 2002 Museoviraston rakennushistorian osasto ja Oulun yliopiston arkeologian oppiaine suorittivat Oulun kaupunkiarkeologisen inventoinnin. Inventointi oli osa Vaasa- ja suurvalta-ajan kaupunkien inventointiprojektia. Oulussa tehdyn inventoinnin seurauksena tutkimusalue jaettiin maanalaisten kerrostumien ja niiden oletetun säilymisen osalta kolmeen sr-luokkaan: 1. Erittäin todennäköisesti säilynyt ja tutkimuksellisesti erittäin mielenkiintoinen alue. 2. Luultavasti ainakin osittain säilynyt ja tutkimuksellisesti mielenkiintoinen alue. 3. Tuhoutunut alue. (Ikonen & Mökkönen 2002:16–17; Mökkönen & Ikonen 2005: 21–22.)

leveys sekä karneerauslautojen² paksuus antoivat alustavia viitteitä aluksen tyypistä. Alus luokiteltiin proomuksi³ eli tavarankuljetusalukseksi. Museoviraston kulttuuriperintöviranomaiset tekivät hyllyn osalta suojelupäätöksen, joka perustui vedenalaisten muinaisjäännösten ja merellisen kulttuuriperinnön suojeluun (Riutankoski 2019, 14).⁴

Hylystä kaivettiin ja dokumentoitiin kaksi viikkoa kestäneiden kenttätöiden aikana 10,5 metriä pitkä, leveimmillään 4,40 metriä oleva osa. Kaivausalueen pinta-ala oli noin 44 neliömetriä (Riutankoski 2019, 7). Kaivausten jälkeen hyllyn osat nostettiin pois kaivannosta ja siirrettiin Oulun kaupungin varastolle. Tällä hetkellä valikoidut, hyvin säilyneet hyllyn osat ovat tutkittavana ja konservoitavana Museoviraston Konservointi- ja kokoelma-keskuksessa Vantaalla (Riutankoski 2019, 16).

Hylystä otettujen dendrokronologisten⁵ näytteiden perusteella hyllyn rakentamisajankohta tarkentui vuoden 1684 jälkeiseen aikaan⁶. Aluksen rakentamisessa käytetyt puut tunnistettiin männyiksi. Vuosirengaskronologian perusteella niiden todennäköinen kasvu- paikka on ollut Pohjois-Suomi, mahdollisesti Pohjanmaa tai Pohjois-Pohjanmaa. (Riutankoski 2019, 2, 42.) Ajoitus tekee Hahtiperän vanhasta lotjarouvasta hylkylöytöjen kategoriassa historiallisen: se on tällä hetkellä vanhin Pohjois-Suomesta löydetty laivan hylky⁷.

Osallistuin itse Hahtiperän hyllyn arkeologisiin kaivauksiin Museoviraston kenttäpalveluiden tutkimusavustajana. Motivaationi opiskella arkeologiaa liittyy nimenomaan kiinnostukseeni meriarkeologiaa ja merenkulun arkeologiaa kohtaan. Opiskelin vuonna 2003 merenkulun arkeologiaa (archéologie maritime) Montrealin ranskankielisessä

² Karneeraus (käytetään myös termiä ”garneeraus”) tarkoittaa laivan tai veneen sisäpuolen lautavuorausta.

³ Julkisuudessa Hahtiperän hylystä on käytetty sekä lotja että proomu nimitystä. Nämä molemmat tarkoittavat tavarankuljetuksessa käytettyä soudettavaa, sauvottavaa tai purjehdittavaa alusta. Proomu tulee ruotsin prām-sanasta, lotja venäläisestä lodka-sanasta. (Konttinen 2019)

⁴ Muinaisjäännöstunnus: Hahtiperän hylky 1000036870.

⁵ Dendrokronologisessa tutkimuksessa tutkitaan puun vuotuista lustokasvua. Puun vuosirenkaiden kasvuun vaikuttavat muun muassa paikalliset kasvuolosuhteet sekä sääolosuhteet vuotuisine vaihteluineen. Tutkittavan puun vuosilustosarjaa verrataan tiedossa oleviin vuosilustokarttoihin, ja tämän kautta voidaan saada selville missä puu on kasvanut ja kuinka vanhaa puu on.

⁶ Ajoitus tarkoittaa tässä yhteydessä sitä, ettei alusta ole voitu rakentaa ainakaan ennen vuotta 1684. Koska laivanveistossa puun uloimmat kasvukerrokset on usein veistetty pois, tarkka ajoitus on vaikea, koska tutkijoilla ei ole tietoa siitä, kuinka monta lustokerrosta on veistetty pois.

⁷ Suomen vanhimmat laivalöydöt (Paraisten Egelskär, Porvoon Svartså sekä Virolahden Laipurin hylky) ovat peräisin keskiajalta (Arkeologisen kulttuuriperinnön opas 2019).

yliopistossa. Hahtiperän hylyn löytyminen ja kaivauksiin osallistuminen tarjosivat vihdoin itselleni mielekkään pro gradu -tutkielman aiheen.

Alun perin haaveenani oli perehtyä tarkemmin Hahtiperän hylyn rakenteellisiin seikkoihin ja/tai arkeologisiin tutkimuksiin. Tämä olisi kuitenkin tarkoittanut tutkimustyön suorittamista Vantaalla. Päädyin pro gradu -ohjaajani Janne Ikäheimon ehdotuksesta toisenlaiseen ratkaisuun: Hahtiperän prinsessan elämäkertaan. Ohjaajani Janne Ikäheimon lisäksi tutkielmaani on kommentoinut Museoviraston intendentti, meriarkeologi Minna Koivikko. Olen hänelle äärimmäisen kiitollinen tärkeistä huomioista, neuvoista ja kannustuksesta.

1. MUINAISMUISTON BIOGRAFIA JA ARVOTTAMINEN

1.1 Tutkielman tavoitteet

Tavoitteenani on tarkastella biografisen lähestymistavan kautta Oulun keskustasta elokuussa 2019 löytyneen Hahtiperän hylyn arvoa sen rakennusajankohdasta 1600-luvun loppupuolelta vuoteen 2019, jolloin sen status ”vanhoista hirrenpaloista” ja rakennustyömaan hidasteesta paisui muutamassa viikossa ”poikkeukselliseksi ja erittäin arvokkaaksi löydöksi”, kuten Museoviraston intendentti Minna Koivikko löytöä kuvailee (Degerman 2019). Tutkielman pohdintaosuudessa käsittelen myös aluksen elämää arkeologisten tutkimusten jälkeen.

Hahtiperän hylyn tarkastelu tapahtuu kronologisesti sen ”syntymästä” (rakennusaika 1600-luvun lopussa) ”kuolemaan” (hylkyntyminen) ja ”uudelleensyntymään” (vuoden 2019 arkeologiset tutkimukset ja niitä seuraavat prosessit). Antropologi Igor Kopytoff (1986) esitti, että esineistä voi kirjoittaa biografioita samaan tapaan kuin ihmisistäkin, mutta vedenalaista kulttuuriperintöä tarkastelevaksi menetelmäksi biografia ankkuroitui vasta 2000-luvun aikana etenkin Jonathan Adamsin pohdintojen ja linjavetojen myötä (Koivikko 2017, 36–38; Adams 2003). Mielestäni biografinen tapa käsitellä hylyn menneisyyttä ja nykyisyyttä on luontevaa, onhan laivojen elämänkaarta ja persoonaa tapana muutoinkin inhimillistä: puhutaan laivojen kastamisesta ja neitsytmatkasta. Perinteisesti

laivoja puhutellaan naisina⁸, niille annetaan nimiä, joita perinteisesti annetaan naisille ja kuvataan feminiinisin adjektiivein.

Adams jakoi hylyn biografian eri vaiheisiin: suunnittelu, rakentaminen, varustelu, purjehtiminen ja loppu, joka yleensä tarkoittaa aluksen uppoamista (Adams 2003, 20–22). Monet arkeologit ovat myöhemmin laajentaneet biografiaa käsittämään myös arkeologiset tutkimukset ja niitä seuraavat toimenpiteet, kuten konservoinnin (ks. esim. Joy 2009, Holland 2015, Koivikko 2017).

Hylkybiografiaa ja siihen liittyviä näkökulmia väitöskirjassaan tarkastellut Minna Koivikko esittää, että aluksen tai hylyn elämäntarina voi jatkua ”kuoleman” eli uppoamisen jälkeenkin monimuotoisena, ikään kuin yhden tai useamman uudelleensyntymän kautta: aluksia tai niiden osia voidaan uudelleen käyttää, ja millainen luku elämäkertaan kirjoitetaan, jos hylky löydetään (Koivikko 2017, 37)? Jätetäänkö se merenpohjaan, kotiutuuko se museoon vai keksitäänkö sille jokin muu uusi elämäntarkoitus? Ehkä hylystä tulee sukelluskohde, joka tarjoaa elämyksiä merimaailmasta ja vedenalaisesta kulttuurimiljööstä. Vai jääkö se elämään jonkun toisen aluksen nimessä, onhan laivan nimienkin kierrättämisellä pitkät perinteet (Koivikko 2017, 37)?

Tarkastelen Hahtiperän hylyn biografiassa alukseen, ja sittemmin hylkyyn⁹, liittyviä käyttö- ja kulttuuriarvoja ja niiden muuttumista ajassa kolmella aikatasolla. Näistä aikatasoista ensimmäisessä liikutaan aluksen systeemisessä kontekstissa, kahdessa jälkimmäisessä arkeologisessa kontekstissa.¹⁰ Vuoden 2019 osalta biografinen tarkastelu vaihtuu arkeologisesta kontekstista systeemiseen kontekstiin siinä vaiheessa, kun hylky kaivetaan esiin, ja sille ryhdytään suorittamaan arkeologisia tutkimuksia.

⁸ Englannin kielessä laivoista puhuttaessa käytetään usein persoonapronominia ”she”, joka on yksikön kolmannen persoonan perinteisesti naiseen viittaava muoto.

⁹ Hylkyjen osalta muinaismuistokontekstissa on kaksi merkittävää aikapyykkiä: vesillelaskuvuosi, eli aluksen biografinen ikä, ja aluksen uppoamisvuosi. Aluksen uppoamisvuosi on se ajankohta, jolloin aluksesta tulee hylky. Tämä ajankohta määrittää aluksen iän muinaisjäännöksenä. Muinaisjäännöksenä määriteltynä hylky edustaa vedenalaista kulttuuriperintöä. UNESCO määritteli vuoden 2001 vedenalaista kulttuuriperintöä ja sen suojelua koskevassa kokouksessaan muinaisjäännökseksi hylyn, joka on ollut veden alla vähintään sata vuotta. (UNESCO 2001, 3). Sama sadan vuoden raja on muinaisjäännöksen kriteeri Suomen muinaismuistolaissa (Muinaismuistolaki 295/1963).

¹⁰ Systeemisessä kontekstissa objekti on käytössä, toimintaympäristönsä aktiivisena osana. Arkeologinen konteksti tarkoittaa objektin postdepositionaalista aikaa. Vuoden 2019 systeemistä kontekstia voisi kutsua myös elävän kulttuuriperinnön kontekstiksi. (McCarthy 2013, 35; Hurcombe 2007, 38.)

Kullakin aikatasolla tarkastelun kohteena on aluksen arvo kyseisenä aikana:

1. Hahtiperän proomun arvo sen rakennus- ja toiminta-aikana.
2. Hylyn arvo kulttuuriperintökohteena ja yleisempi kulttuuri-ilmapiiiri arkeologisten löytöjen osalta Vaakuna-hotellin (nyk. Radisson Blu) rakennusaikana, 1970-luvun alussa, jolloin hylky tai sen osia on luultavimmin tullut esiin putkitöissä.
3. Hylyn arvo kulttuuriperintökohteena vuonna 2019, jolloin sille suoritettiin arkeologinen kaivaus, dokumentointi ja *in situ* -tutkimuksia. Näiden seurauksena hylky päätettiin nostaa, se vietiin säilöön, ja lopulta tehtiin päätös konservoida hylky ainakin osittain. Kiinnostavaa on myös se, mitä tapahtuu niille hylyn osille, joita ei konservoida.

Hylkylöytöön liittyvät laituri- ja satamarakenteet, sekä lähialueella Hahtiperän hylyn toiminta-aikana 1600- ja 1700-luvulla sijainneet laivanrakennuspaikat tarjoavat historiallisessa jatkumossa monikerroksisen tutkimuskontekstin: laivatoiminta ei ole pelkästään merellä liikkumista, vaan sen vaikutukset ulottuvat myös sisämaahan. Satama on tarjonnut työpaikkoja, kerännyt yhteen käsityöläisiä, toiminut jakelukeskuksena ja kompleksisen toiminnan solmukohtana. (Gawronski 2003: 13.)

Laivat ja hyltyt ovat presentaatioita aikansa ekonomisesta, poliittisesta ja sotilaallisesta ilmapiiiristä (Holland 2015, 106). Tutkielman tavoitteena on pohtia Hahtiperän hylkyä osana Oulun merikaupunkihistorian muotokuvaa: vaikka Oululla on vahva maine tervakauppakaupunkina, ovat sataman toimintaan ja merenkulkuun liittyvät muinaisjäännöslöydöt suhteellisen vähäisiä laituri- ja makasiinirakenteita lukuun ottamatta. Esimerkiksi kokonaisia, säilyneitä tervatynnyreitä ei ole löytynyt. Myös tervakaupunkiajan hylkylöytöjä on yllättävänkin vähän.

Hahtiperän hylyn elinkaareissa tarjoutui 1970-luvulla mahdollisuus siirtää se arkeologisesta kontekstista systeemiseen kontekstiin. Etsin lähteiden kautta tietoa siitä, millä tavalla 1970-luvulla Oulussa suhtauduttiin rakennettuun kulttuuriympäristöön ja muinaismuistoihin. Tarkoituksena on selvittää ja pohtia Hahtiperän hylyn kaltaisen muinaismuiston arvoa ja tunnistettavuutta kulttuuriperintönä tuon ajan kulttuuri-ilmapiiirissä.

Vuoden 2019 osalta mielenkiintoni kohdistuu hylyn kulttuuriperintöarvoon: mitä hylky merkitsee tutkijoille ja päättäjille, entä tavallisille oululaisille? Pohdin tutkielmani lopussa myös aluksen tulevaisuutta: Millaista tietoa Hahtiperän hylky voisi antaa aikansa elinkeinoista, ihmisen toiminnasta jokisuistossa, meren ja merenkulun merkityksestä

Oulun kaupungin historiassa ja kaupunkidemografiassa? Millaisen tutkimuspotentiaalin hylky tarjoaa meriarkeologian tutkimuskentälle? Mitä kokoelmien ulkopuolelle jääville hyllyn osille tapahtuu?

Perinteisessä ajattelussa muinaismuiston arvo riippuu pitkälti siitä, kuinka hyvin sen historia tunnetaan, ja millaiseen laajempaan kontekstiin se voidaan sijoittaa. Esimerkiksi Nauvon edustalla vuonna 1771 uponneeseen hollantilaiseen *Vrouw Mariaan* liitetään seuraavia arvoja: *Vrouw Maria -hyllyn kulttuurihistoriallista merkittävyyttä voidaan pitää suurena sekä kansallisella että kansainvälisellä tasolla. Vrouw Maria -hylky on erittäin hyvin säilynyt; sen rungosta on säilynyt arviolta noin 90 %. Hylystä on säilynyt myös takila. Vrouw Maria -hylky edustaa oman aikakautensa, 1700-luvun lopun Itämeren alueen tyypillistä kauppalaivaa, joka kuljetti sekatavaralasteja mm. Pietarin kaupungin tarpeisiin. Vrouw Maria -hyllyn kulttuurihistoriallista merkittävyyttä lisää hyllyn aineiston suuri voyllymi ja variaatio, hyllyssä mahdollisesti oleva Venäjän keisarinna Katariina II:n taidelasti sekä kohteeseen liittyvien arkistomateriaalien ja historiallisten henkilöiden runsaus.* (Alvik et al, 2014, 7.)

Yleisön suuri kiinnostus aarrelaivaksikin nimitettyä *Vrouw Mariaa* kohtaan näkyy pitkäaikaisina ja perusteellisina tutkimuksina, joita hyllylle on suoritettu 1990-luvulta lähtien. Millaisilla avuilla Hahtiperän hylky kilpailee hylkyregatassa, jossa tutkimusresursseja on huomattavasti vähemmän kuin tutkittavia hylkyjä? Mitä arvoja nimettömään ja lastittoomaan hylkyyn voidaan liittää? Millaisia historiallisia henkilöitä lotjarouvan lähipiiriin kuului? Millaista tietoa se tarjoaa?

Minna Koivikko tuo väitöskirjassaan esiin hylkyjen biografioihin liittyviä haasteita. Kun nimettömästä hylystä ei ole jäljellä muuta kuin luurankomainen jäännös, voiko sille rakentaa biografiaa? Koivikko uskoo, että voi: vaikka alastomiksi riisutut, mykät hylt ovat haastavia tutkimuskohteita, voidaan niiden tulkinnassa päästä eteenpäin arkeologista ja historiallista tietoa yhdistämällä. Tavoitteen ei tarvitse olla yhtenäisen elämäkerran luominen. Nimettömien hylkyjen kohdalla tavoitteena voi olla aluksen, ja sittemmin hyllyn, elämäntarinan tärkeimpien käännekohtien hahmottaminen. (Koivikko 2017, 5–6.)

Nimettömienkin alusten tutkiminen ja uppoamissyyn selvittäminen voi Koivikon mielestä tuottaa arvokasta tietoa, kun tutkimuskohdetta lähestytään esimerkiksi siitä näkökulmasta, kuinka aluksesta tuli osa vedenalaista kulttuurimaisemaa, tai millainen arvo

aluksella oli aikansa yhteiskunnassa. Tahallinen heitteillejätto tai kierrätysmielessä riisuttu, ja sen jälkeen hylätty laivanranka voi ilmentää aikansa taloudellista, strategista tai symbolista toimintaa. Toimintaympäristössään hylätty alus voi olla heijastuma esimerkiksi muutuneesta poliittisesta tilanteesta. (Koivikko 2017, 9.)

1.2. Tutkimusmetodit ja -lähteet

Tarkastelen Hahtiperän hylyn **systemisen kontekstin** aikakautta (1600- ja 1700-luvulla) Oulun kaupungin historiaa sekä Pohjois-Suomen laivanrakennushistoriaa käsittelevän tutkimuskirjallisuuden, lehtiartikkeleiden ja esimerkiksi aikalaiskarttojen kautta. Oulun kaupungin kehityksestä ja erityisesti elinkeinoelämän muutoksista kertovan tutkimuskirjallisuuden kautta pyrin luomaan kuvan siitä, millaiseen tarpeeseen alueen laivarakennuksen tuli vastata 1600- ja 1700-luvulla. Pohdin tätä kautta myös Hahtiperän hylyn käyttöä ja statusta sen toiminta-aikana. Hylyn löytöpaikan välittömässä läheisyydessä, Rantakadulla, Autorannan parkkialueella ja Kaupunginojan suun puistossa, suoritettiin vuonna 2015 arkeologista valvontaa. Tuolloin dokumentoitiin muun muassa ranta-aittoihin, makasiineihin, laiturirakenteisiin ja muuhun sataman infrastruktuuriin liittyviä rakennusjäännöksiä. (Pesonen et al. 2015, 2.)

Rakentaakseni kuvaa Hahtiperän hylyn elämänsäkaaren alkuvuosista, luon tutkielmassa tiivistetyn katsauksen Oulun kaupungin ja ranta-alueen historiaan sellaisessa laajuudessa, jota pidän aluksen systemisen kontekstin hahmottamisen kannalta tarpeellisenä. 1700- ja 1800-luvun osalta tarkastelen sellaisia topografisia ja kaupunkikehitykseen liittyviä muutoksia, jotka ovat kenties myötävaikuttaneet aluksen poistumiseen systemisestä kontekstista ja muuttaneet Hahtiperän sataman miljöötä. Tämä johdattaa pohtimaan sitä, millä tavalla vanha satama näkyy tämän päivän Oulun merellisissä mielikuvissa, ja millaista toimintaa Hahtiperän sataman liepeillä nykyään on. Tarkastelen, näkyykö tämä maisemamuutos vuonna 2019 hylkyyn kohdistuvassa arvokeskustelussa.

Tutkimuslähteenä hylky itsessään antaa arkeologisten tutkimusten kautta tietoa muun muassa aluksen rakennusajasta ja -paikasta, sekä siitä, millaista käyttötarkoitusta varten se on rakennettu. On mahdollista spekuloida, olisiko proomun kotisatama ollut joku muu kuin Oulu, ja oliko se ehkä vain käymässä Oulussa, saapunut Hahtiperän satamaan

vain juuri ennen uppoamista. Olen kuitenkin ottanut tutkimuksessa lähtökohdaksi sen, että proomu toimi löytöpaikkansa, entisen Hahtiperän sataman alueella tai lähistöllä.

Hahtiperän hylyn leveä ja matalareunainen muoto liittää sen lastilaivojen rakennusperinteeseen. Saman tapaisia lastin kuljettamiseen käytettyjä laivatyyppejä ovat esimerkiksi hollantilaiset 1400- ja 1500-luvulla rakennetut *fluyt*-alukset (Gould 2000, 70). Tulen pohtimaan laivan käyttötapaa ja maantieteellistä toiminta-aluetta aluksen rakenteellisten ominaisuuksien kautta. Tällaisia rakenteellisia ominaisuuksia ovat aluksen rungon muodon lisäksi aluksen kulkutapaan liittyvät seikat: onko se liikkunut purjeiden avulla vai onko sitä soudettu tai sauvottu, kenties hinattu köysien avulla maalta käsin? Masto ja purjeet mahdollistaisivat liikkumisen avomerellä pitkiäkin matkoja. Sauvomalla tai soudettuna aluksen toiminta-alue on suppeampi: satama-alue ja matalat rantavedet.

Adamsin (2003, 26) mukaan hylkytutkimuksella voi kartuttaa tietoja seuraavista laivan rakentamisaikaan liittyvistä osa-alueista: ideologia, teknologia, ekonomia, ympäristö, materiaaliset resurssit, perinne (*traditions*) ja käyttötarkoitus. Laivojen rakentamiseen vaikuttavat sen ajan poliittiset, sosiaaliset ja ekonomiset piirteet. Adamsin mukaan laivat voivat antaa aikansa yhteisöistä ja yhteiskunnasta tietoja, joita maa-arkeologialla ei saada. (Adams 2003, 25.) Toisinaan maa-arkeologiset löydöt, kuten tässä tutkimuskontekstissa Hahtiperän hylky, tai esimerkiksi satamatoiminnasta kertovat kiinteät muinaisjäännökset, tukevat meriarkeologista tutkimusta.

Puisten alusten arkeologisessa tutkimuksessa löytöpaikan ja historiallisten lähteiden lisäksi tietoa aluksen historiasta antavat rakenteelliset seikat, mahdolliset alukseen kuuluvat esinelöydöt sekä rakenteisiin käytetty puu ja mahdolliset muut materiaalit. Dendrokronologisten tutkimusten avulla voidaan selvittää aluksen ”etnisyyttä” ja valmistusaikaa: Missä rakentamiseen käytetyt puut ovat kasvaneet ja milloin? Mitä puulajia on käytetty ja miksi? Alusten materiaalit voivat toimia myös indikaattorina kaupankäynnistä ja tavarankulusta: kuinka kaukaa aluksessa käytetty puumateriaali on tuotu laivanrakennuspaikalle, ja mitä reittiä se on kulkenut? (Rich et al. 2017, 9.)

Vaikka hyllyn kaivaukset suoritettiin maa-arkeologisin menetelmin kaupunkikaivauksena¹¹, sitoo aluksen käyttöhistoria sen vedenalaisen kulttuuriperintötutkimuksen

¹¹ Kaupunkiarkeologisissa tutkimuksissa arkeologisten menetelmien rinnalla käytetään historiallisia lähteitä. Tutkimuskohteena ovat esineet, rakenteet ja maakerrokset. (Kallio 2005: 17)

traditioon ja meriarkeologiaan. Merellisyys näkyy tutkielman lähdeaineistossa esimerkiksi laivanrakennukseen liittyvän tutkimuskirjallisuuden muodossa. Löytöä arvotetaan nimenomaan hylkylöytöjen kategoriassa muun muassa sen informaatiopotentialin (millaista informaatiota proomutyypinen hylky voisi tarjota meriarkeologialle tai merenkulun historialle?) sekä kiinnostavuuden ja edustavuuden kautta (miten Hahtiperän hylky suhteutuu aiempiin oululaisiin hylkylöytöihin?).

Hahtiperän hylyn löytöpaikan merellinen kulttuurimaisema on muuttunut radikaalisti 1600-luvun lopun vilkkaasta ja kansainvälisestä satamasta vuoden 2019 asfalttipäällysteiseksi hotellin parkkipaikaksi. Meriarkeologi Christer Westerdahl oli ensimmäinen tutkija, joka alkoi käyttää hylkytutkimuksen yhteydessä termiä **merellinen kulttuurimaisema** (*maritime cultural landscape*). Westerdahl (2007, 212–13; 1992, 5) sisällyttää merelliseen kulttuurimaisemaan muun muassa merireittien verkoston, mukaan lukien rannikolla esiintyvät satamat, maihinnousupaikat, ankkurointipaikat, sekä näihin liittyvät rakennelmat ja muut ihmisen toiminnasta kertovat jäänteet, niin vedenalaiset kuin maanpäällisetkin. Lisäksi määritelmä sisältää ihmistoiminnan merellisessä ympäristössä ja meren hyödyntämisen vesikulkuneuvojen avulla. Viimeksi mainittuun sisältyvät esimerkiksi asuttaminen, kalastus, metsästys, laivaliikenne sekä näihin liittyvät oheistoimet kuten luotsitoiminta, majakat ja merimerkkien ylläpitäminen. Konkreettisten ja näkyvien rakennelmien lisäksi merellinen kulttuurimaisema kattaa maiseman kognitiiviset piirteet ja esimerkiksi paikannimet, jotka viittaavat mereen tai merellisyyteen.

Tarkastelen hylyn **arkeologista arvoa** kahdella aikakaudella, 1970-luvun alussa ja vuonna 2019. 1970-luvun tarkastelussa pyrin etsimään tutkimuskirjallisuuden, kaivausraporttien, haastattelujen ja Mika Ronkaisen (1997) *Oulu palaa*-dokumenttielokuvan kautta kuvaa siitä, kuinka oululaisessa kaupunkirakentamisessa suhtauduttiin kulttuuriperinnön suojeluun ja pinnan alta löytyneisiin, ihmisen aiemmasta toiminnasta kertoviin kulttuurikerroksiin, sekä millaisia erilaisia arvoja ja tasoja kulttuuriperintökeskustelussa on tuolloin esiintynyt.

Vuoden 2019 osalta näkökulmani kohdistuu prosessiin, jossa hylyn arkeologinen konteksti vaihtuu systeemiseen kontekstiin. Tarkastelen hylkylöydön arvottamista tämän päivän kulttuuri-ilmapiirissä sanomalehtiteksteissä ja kommentointipalstoilla esiintyvien argumenttien kautta: Millaisia arvoja tutkijat, media tai tavalliset ihmiset liittävätkin hylkyyn.

Millaista argumentointia käydään hylyn säilyttämisen puolesta, entä sitä vastaan? Vuoden 2019 osalta fokusoin myös kommenttien kautta Hahtiperän satama-alueen maisemaan nykypäivänä ja Oulun imagoon merikaupunkina.

1.3. Muinaismuiston arvottaminen

Tämän tutkielman keskeisiä käsitteitä ovat biografia, muinaisjäännös, kulttuuriperintö, merellinen kulttuuriperintö, arvottaminen, kulttuuri-ilmapiiiri sekä asenteet kulttuuriperintöä kohtaan. Aluksen rakentamis- ja käyttöaikaan liittyy myös käyttöarvo: esineen tarkoituksenmukaisuus, sen soveltuvuus tiettyyn käyttöympäristöön ja käyttötarkoitukseen.

Aluksen ja hylyn osalta arvottaminen näkyy valintoina, jotka puolestaan heijastuvat hylyn biografiassa käännekohtina (Koivikko 2007, 36). Hahtiperän hylyn päätyminen hyllyksi on aluksen biografiassa käännekohta, jonka taustalla on satoja vuosia sitten tehty valintaprosessi: jatketaanko käyttöä, otetaanko karneerauslaudat johonkin muuhun käyttöön vai annetaanko koko komeuden upota? Systemisessä kontekstissa olevan aluksen hylkäämiseen liittyy aina arvovalinta, oli syynä sitten ”vahinko”, esimerkiksi karilleajo, tai suunniteltu hylkääminen. Haaksirikonkin kohdalla täytyy tehdä päätös esimerkiksi siitä, mitä aluksesta yritetään pelastaa. Suunniteltu hylkääminen voidaan jakaa vielä kahteen tyyppiin: aluksen ”dumppaaminen” pinnan alle tai aluksen upottaminen tarkoituksella valittuun paikkaan, niin että se toimii esimerkiksi jonkin uuden rakenteen osana. Jälkimmäisessä kyseessä on aluksen kierrätys uuteen käyttötapaan, joka kenties muokkaa merellistä kulttuurimaisemaa. (Koivikko 2017, 35.)

Muinaismuiston ja kulttuuriperinnön määritelmiä on useita (ks. esim. Fairclough et al 2008, Lowenthal 2008, Bugge 2003, Silverman & Ruggles 2007). Kulttuuriperinnön määrittäminen on dynaaminen prosessi, jossa menneisyyden ilmiöitä muokataan nykypäivän tarkoituksiin sopiviksi (Halinen 2007, 58). Vaikka kulttuuriperinnön hallinta liittyy usein materiaalistien muinaisjäännösten hallintaan, vaikutetaan näiden toimien kautta myös siihen, miten ihmiset kokevat kulttuuriperinnön, sen arvon ja merkityksen sekä oman identiteetin kulttuuriympäristössä (Smith 2006, 2–3).

Käytän tässä tutkielmassa Johanna Enqvistin ja Marianna Niukkasen (2007, 1) määritelmää, joka mielestäni kattaa olennaisimman tämän työn kannalta: *Muinaisjäännös*

voidaan määritellä rakennusten ja rakenteiden jäännösten, kulttuurikerroksen, artefaktien ja ekofaktien muodostamaksi kokonaisuudeksi, joka on merkityksellinen tai potentiaalisesti merkityksellinen nyt ja/tai tulevaisuudessa historiallisen kontekstinsa takia. Muinaisjäännökseen sisältyy tietoa, joka on saavutettavissa nimenomaan arkeologisilla tutkimusmenetelmillä. Enqvistin ja Niukkasen määritelmään sisältyy siis fyysisen, tarkastelun kohteena olevan objektin läsnäolo. Tässä tapauksessa muinaisjäännös on Hahtiperän hylky, ja systeemisessä kontekstiajattelussa tarkemmin sen esiin kaivettu ja jatkotutkimuksiin siirretty osa.

Museovirasto määrittelee merelliseksi kulttuuriperinnöksi: *...kaikki ympäristöstä sekä maan päältä että veden alta löytyvät rakennetut ja arkeologiset jäljet, joissa näkyy ihmisen tapa hyödyntää ja ymmärtää merta ja vesistöjä ennen ja nyt. Merellistä kulttuuriperintöä ovat myös arkistoihin, kirjastoihin ja museoiden kokoelmiin kerätty ja niissä säilytettävä aineisto, jonka avulla voidaan esitellä ja tutkia vesistöjen käyttöön liittyviä menneisyyden ilmiöitä. Merelliseen kulttuuriperintöön liittyy myös aineettomia arvoja* (Ahonen et al. 2019, 45). UNESCO:n vuonna 2001 hyväksymässä vedenalaisen kulttuuriperinnön suojelusopimuksessa vedenalainen kulttuuriperintö määritellään ihmisen olemassaolosta johtuviksi kulttuurisiksi, historiallisiksi ja arkeologisiksi jäännöksiksi, jotka ovat olleet vähintään sata vuotta joko osittain, kokonaan, pysyvästi tai ajoittain veden alla (UNESCO 2001, 3).

Kulttuuriperinnölle on annettu useita suppeampia ja laajempia määritelmiä. Mielestäni Kohti kestäväää kulttuuriperintötyötä -julkaisussa (Salmela et al. 2014, 17) termi on tulkittu riittävän laajasti ja kiteytetty selkeästi palvelemaan tämän tutkielman kysymyksenasettelua: **Kulttuuriperintö** tarkoittaa niitä menneisyydestä perittyjä voimavaroja niiden omistajasta riippumatta, jotka ihmisten mielestä kuvastavat heidän jatkuvasti muuttuvia arvojaan, uskomuksiaan, tietojaan ja perinteitään. Tähän kuuluvat kaikki ihmisten ja paikkojen vuorovaikutuksesta aikojen kuluessa rakentuneen ympäristön osat.

Kulttuuriperintöön ja muinaisjäännöksiin kohdistuviin asenteisiin ja niiden tarkasteluun liittyen edellä mainitusta julkaisusta löytyy myös tämän tutkimuksen aihepiiriin ja erityisesti kulttuuriperintöön kohdistuviin asenteisiin linkittyvä termi **kulttuuriperintöyhteisö**. Määritelmän mukaan kulttuuriperintöyhteisö tarkoittaa niitä ihmisiä, jotka arvostavat tiettyjä kulttuuriperinnön piirteitä, joita he haluavat julkisen toiminnan puitteissa

ylläpitää ja välittää tuleville sukupolville (Salmela et al. 2014, 17). Tämän tutkielman yhteydessä kulttuuriperintöyhteisö käsittää esimerkiksi hylkyä tutkivat arkeologit sekä hylkylöytöä sanomalehtien kommenttipalstoilla kommentoineet ”maallikot”.

Kulttuuriperintökohteena Hahtiperän hylky ja esimerkiksi Oulun torinrannassa sijaitsevat makasiinit tai Rantakadun puutalot ovat hyvin erilaisia. Makasiinit ja puutalot ovat näkyvillä, osa jokapäiväistä kaupunkimiljöötä. Rakennuksilla on oma historiansa, ja samalla niissä luodaan uusia muistoja. Hahtiperän hylky sen sijaan oli elokuuhun 2019 asti tuntematon ja näkymätön.

Jefferson M. Singer ja Martin A. Conway (2019, 279–280) esittävät artikkelissaan jaottelun siitä, millainen muististatus menneisyydellä voi olla. Ajattelen, että Hahtiperän proomu on ollut uppoamisen jälkeen 1970-luvulle ja sitten taas vuoteen 2019 saakka Singerin ja Conwayn jaottelussa ”inaccessible memory”; muisto, joka ei ole saatavilla, mutta ei myöskään ole kadonnut. Vaikka artikkelissa termi ”inaccessible memory” liitetäänkin ihmisen muistiin, kuvastaa termi mielestäni osuvasti Hahtiperän hyllyn olemusta kulttuuriperintökohteena, sedimentin alla piilossa uinuvana Ruususena.

Käytän tässä tutkimuksessa hyllylle julkisessa keskustelussa annettuja arvoja tarkastellessani apuna Enqvistin ja Niukkasen (2007, 6) esittämää arvoluokitusta. Tämä noudattaa joiltakin osin Masonin (2008) arvoluokitusta, mutta on hieman sitä laajempi ja kattavampi. Muinaisjäännösten arvottamisen yhdeksän osa-aluetta Enqvistin ja Niukkasen mukaan ovat:

1. Ikä
2. Ihmistoiminnan kesto ja jatkuvuus
3. Tyyppiin kuuluvien jäännösten arvioitu lukumäärä: tyypillisuus – harvinaisuus – uhanalaisuus
4. Informatiivisuus, tietopotentiali
5. Säilyneisyys, autenttisuus
6. Historiallinen konteksti
7. Tutkimustilanne
8. Merkitystaso (paikallinen, valtakunnallinen, globaali)
9. Näyttävyys, saavutettavuus, ymmärrettävyys, edustavuus

Perinteisesti kulttuuriperintöä arvotetaan monen eri muuttujan kautta esimerkiksi silloin, kun täytyy tehdä päätös sen säilyttämisestä tai konservoimisesta. Arvottamista vaikeuttaa se, että monet arvot ovat subjektiivisia, symbolisia ja sosiokulttuurisia. Tällaisia ovat esimerkiksi kohteen ulkonäkö, esteettisyys, uskonnolliset ja muut symboliset arvot, kohteen harvinaisuus sekä kohteen jaetut merkitykset: mikä sen merkitys on ja kenelle? Kohteeseen liittyvät historialliset arvot kuten ikä, historiallinen konteksti ja dokumentaariset tiedot kohteesta, sekä asema oman typologian edustajana ovat usein helpommin mitattavissa tai perusteltavissa. (Mason 2008, 102, 104–105)

Kulttuuriperintökohdetta voidaan arvottaa myös identiteetin, pedagogiikan, elämyksellisyyden tai kohteen tuottaman tiedon kautta. Kulttuuriperintökohteelle suoritettu tutkimus voi myös muuttaa sen muinaismuistoluonnetta ja arvoluokitusta. (Enqvist & Niukkanen 2007, 11–12.) Entä lisääkö Hahtiperän hylystä kerrottu, kenties osittain narratiivinenkin elämäntarina esineen arvoa, kuten antropologi Janet Hoskins (2006, 81) esittää? Tulen tarkastelemaan tätä arvotuksen aspektia pohdinnassani.

1.4. Hahtiperän hyllyn arkeologiset tutkimukset

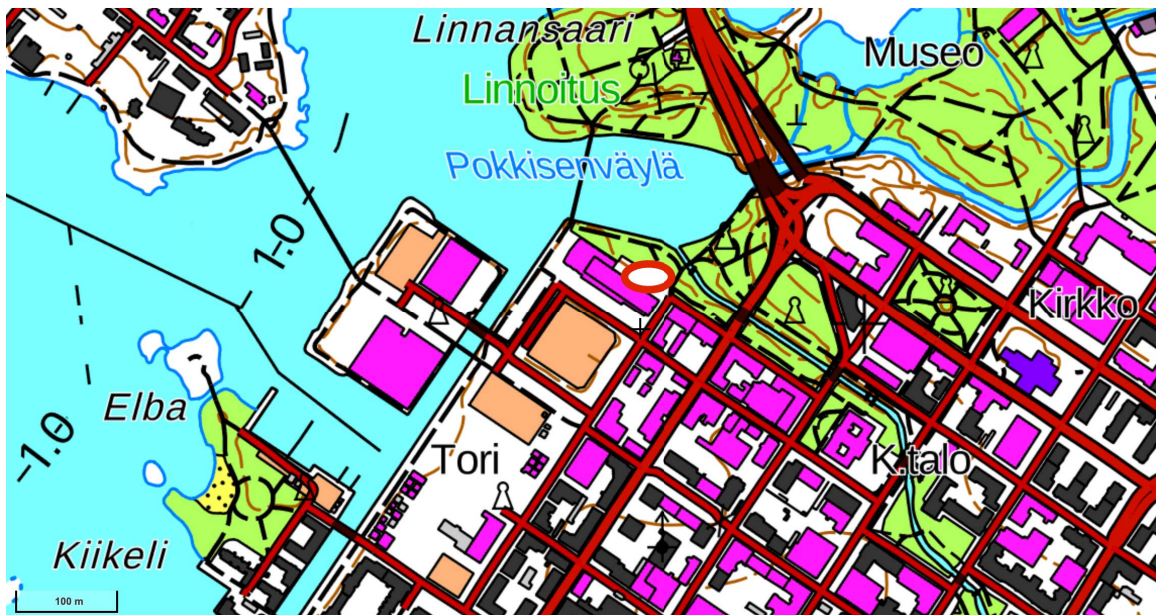
Hahtiperän hylky löytyi Radisson Blu-hotellin takana olevalta parkkipaikalta, hotellin koillispuolelta. (Ks. Kartta 1, sivulla 16). Hylky paljastui kaivuun yhteydessä noin kolmen metrin syvyydestä. Arkeologiset kaivaukset suoritettiin siten, että työmaan toiminta jatkui samanaikaisesti (Riutankoski 2019, 14).

Kaivuupaikan maakerrokset olivat sekoittuneet 1970-luvulla tontille rakennetun Vaakuna-hotellin rakentamisen yhteydessä. Tuolloin hyllyn päälle, noin 20 cm kaaripuiden yläpuolelle, oli vedetty kaukolämpöputki. Myös noin kolme metriä hotelliin päin oli niin ikään 1970-luvulla vedetty metallinen viemäriputki, sekin 20–30 cm hyllyn rakenteiden yläpuolelle. (Ks. Kuva 2, sivulla 17.) Hyllyn kaakkois- ja luoteispäädyt olivat vahingoittuneet 1970-luvulla asennettujen viemäriputken kaivojen asentamisen yhteydessä. Myös idänpuoleiset kaaripuut olivat katkeilleet, ja niissä oli käynnistynyt lahoamisprosessi. (Riutankoski 2019, 14.)

Hylky oli kallistunut niin, että aluksen etelä-lounaanpuoleinen kylki oli hieman alempana. Tämä osa oli myös paremmin säilynyt. Koska hylky jatkui molemmista päistä vielä maakerrosten alle, ei ainakaan vielä kaivausvaiheessa ollut selvää, kumpi pää on

aluksen keula ja kumpi perä. Hylkyjen osalta suositellaan *in situ*-konservointia, mutta tässä tilanteessa se ei ollut mahdollista esiin kaivetun hylynosan kohdalla; kaivauspaikan päälle oli tulossa uusi asfaltoitu piha-alue, ja sen alle jätettynä lahoava hylky olisi ajan myötä aiheuttanut maaperän vajoamista.

Hahtiperän hyllyn rakenteista sahattiin kaivauksen alkuvaiheessa kymmenen ajoitusnäytettä. Kaivauksissa ei löytynyt ajoittavia esinelöytöjä. Kaivaustutkimusten yhteydessä otettiin maa- ja rivenäytteitä (Riutankoski 2019, 16). Maanäytteitä ei ole analysoitu tämän tutkielman työstämisen aikana. Saumojen tiivistämiseen käytetty rive on jo analysoitu. Siinä oli käytetty yhtenä aineksena lampisirppisammalta (Riutankoski 2019, 42). Dendrokronologisista näytteistä neljä on analysoitu tutkielmani työstämisen aikana. Lustokronologia-analyysien mukaan Hahtiperän hyllyn rakentamisessa käytetyt männyt ovat kasvaneet Pohjois-Suomessa, luultavimmin Pohjanmaalla. Tutkituista puista nuorin oli ajoitustulosten perusteella kaadettu kasvukauden 1684 jälkeen. (Riutankoski 2019: 42.)



Kartta 1. Hahtiperän hyllyn löytöpaikka ja tutkimusalue Hallituskatu 1, Oulu, sijaitsee kartan keskellä ja on ympäröity punaisella. Löytöpaikka on Pokkisenväylän eteläpuolella. Pokkisenväylään laskee idästä Kaupunginoja, josta käytetään yleisesti myös nimityksiä Laanaoja sekä Plaanaoja. (Kartta: Peruskartta, Maanmittauslaitos. Muokannut K. Vuori.)



Kuva 1. Hahtiperän hylky ja kaivausalue luoteesta kuvattuna. Radisson Blu-hotelli jää kuvan oikean reunan ulkopuolelle. Kuvassa vasemmalla ovat työmaaparakit. (Kuva: Matleena Riutankoski/Museovirasto. AKDG5913-56.)



Kuva 2. Hahtiperän hylky etelästä kuvattuna. Hotelli jää kuvassa vasemman kuvareunan ulkopuolelle. Kuvassa näkyvä hyllyn yläpuolella viistosti kulkeva leveä, harmaa putki on 1970-luvulla Vaakuna-hotellin rakentamisen aikaan asennettu kaukolämpöputki. (Kuva: Matleena Riutankoski/Museovirasto. AKDG5913-55.)

Hylkyjen osalta dendrokronologisiin näytteisiin liittyy joitakin ongelmia. Hahtiperän kohdalla uloimmat vuosilustot oli veistetty pois aluksen rakentamisen yhteydessä (Riutankoski 2019, 42), ja näin ollen dendrokronologisessa tutkimuksessa ei ole voitu selvittää proomussa käytettyjen puiden tarkkaa kaatoaika. Yleisellä tasolla hylkyjen ajoitusta vaikeuttaa myös se, että laivoja joudutaan usein korjaamaan, jolloin sen rakenteissa voi olla materiaaleja eri aikakausilta. Korjauksia voidaan joutua tekemään myös muualla kuin päämääräisatamassa, ja usein laivojen käyttöpaikka on eri kuin niiden alkuperäinen rakennuspaikka. (Rich et al. 2017:1.)

Hahtiperän hyllyn kaltaisessa limisaumarakenteisessa aluksessa rakennusajankohdan jälkeiset korjaustyöt ovat yleensä hyvin epätodennäköisiä. Hahtiperän hylky kuitenkin yllätti tutkijat tältä osin: kun hylky purettiin osiin, huomattiin että siihen oli tehty myöhemmin korjauksia (Koivikko 2019a).

Kun Hahtiperän hylky oli kaivettu esiin, tutkittu ja dokumentoitu, sahattiin esillä oleva hyllynosa viiteen osaan nostamista varten. Yksi sahatuista osista oli ns. lohkopala, jossa oli säilynyt hyvin kaikki aluksen rakenneosat: kylkilaudat, kölipuut, pohjatukit, kaaripuut, karneerauslaudat sekä tappeja ja rautanauvoja. Osat nostettiin kaivannosta ja vietiin aluksi säilytettäväksi Oulun kaupungin varastolle, ja sieltä edelleen rekassa Vantaalle Museoviraston Kokoelma ja konservointikeskukseen jatkotutkimuksia ja valikoitujen osien konservointia varten. (Riutankoski 2019, 17–18.)

1.5. Oulun aiempien hylkylöytöjen erityispiirteitä

Tässä luvussa tarkastelen aiemmin Oulun rannikolta löytyneitä hylkyjä laajentaen tarkastelua perspektiivin luomiseksi koko Suomea koskeväksi. Tämän taustoituksen tarkoituksena on luoda kuva siitä, millaiseen paikalliseen hylkytutkimusperinteeseen ja hylkypopulaatioon Hahtiperän hylky kuuluu. Osaltaan tämä myös avaa pohjaa arvokeskustelulle: Mitä yhtäläisyyksiä tai eroja Hahtiperän hyllyllä on aiemmin löytyneisiin hylkyihin nähden, ja mitä uutta tietoa se voisi tarjota meriarkeologiselle tutkimukselle yleisesti ja erityisesti Pohjois-Suomen merenkulun arkeologian ja Oulun kaupungin merellisen historian näkökulmasta?

Tämä luku pohjustaa tutkielmani myöhemmässä vaiheessa käymääni pohdintaa seuraavien muinaisjäännösten arvokriteerien osalta: tyyppiin kuuluvien jäännösten arvioitu lukumäärä (tyypillisuus – harvinaisuus – uhanalaisuus), informatiivisuus ja tietopotentiaali, tutkimustilanne sekä edustavuus.

Museoviraston Kyppi-palveluikkunassa Pohjanlahden Suomen puoleisella rannikolla, on 74 muinaismuistoksi luokiteltavaa laivanhylkyä, ja näistä kolme sijaitsee Oulun lähiedustalla¹²: Kiikelin hylky, Laitakarin malmihylky sekä Santapankin hylt (Kyppi 2019).¹³ Ottaen huomioon alueen rikkaan laivanrakennusperinteen (esim. Kaila 1931, Ahonen et al. 2019, 65–67, Pohjanmaan liitto 2001: 17–18) ja esimerkiksi Oulun maineen tervakaupunkina, tuntuu hylkyjen lukumäärä kovin vähäiseltä.

Suomen rannikolla tehdyt hylkylöydöt ja niiden meriarkeologinen dokumentointi painottuvat etelärannikolle. Vuonna 2019 Museoviraston Muinaisjäännösrekisterissä oli 2 100 vedenalaista kohdetta.¹⁴ Näistä 770 kpl sijaitsee Uudellamaalla. (Ahonen et al. 2019, 11.) Eräs selitys hylkyjen eteläiseen painottumiseen on se, että Suomen etelärannikko on ollut pohjoista vilkasliikenteisempi. Meriliikenne on käsittänyt niin kotoperäistä kuin kansainvälistäkin laivaliikennettä. Karikkoinen etelärannikko on myös koitunut monen laivan turmioksi. Tärkeistä ja suurista kauppa-aluksista löytyy kattavammin mainintoja historiallisissa lähteissä. Tämän vuoksi myös niiden haaksirikkoutumisesta on usein enemmän tietoa, mikä edesauttaa hylkyjen paikallistamista.¹⁵

¹² Tilanne syksyllä 2019, ennen Hahtiperän hyllyn lisäämistä tietokantaan.

¹³ Oulun lähivesien hylkyistä mainitaan artikkeleissa tai kirjallisissa lähteissä historiallisella ajalla uponneista tai haaksirikkoutuneista aluksista yleensä myös hollantilainen, Hailuodon pohjoispuolella vuonna 1859 uponnut purjelaiva *Sophia Maria* sekä Santosen pohjoisrannalla 1865 haaksirikkoutunut ranskalainen kuunari *Deux Celina* (käytetään myös nimeä Fransman). Laitesukellusharrastajat ovat tutkineet ja dokumentoineet näitä hylkyjä yhteistyössä Pohjois-Pohjanmaan museon kanssa. (Kehusmaa 2005a, 183–185.)

¹⁴ Hylkyjen lisäksi vedenalaisia kohteita ovat muun muassa erilaiset vedenalaiset rakenteet ja kalastukseen liittyvät muinaisjäännökset, vedenalle jääneet asuinpaikat tai uhripaikat jne. Museoviraston Muinaismuistorekisteri yli 2 000 vedenalaisesta kulttuuriperintölöydöstä 77 prosenttia on alusten hylkyjä tai hylkyjen osia. (Museovirasto 2018; Ahonen et al. 2019, 47.)

¹⁵ Usein hylkytutkimuksessa historiallisista lähteistä löytyy tietoa sellaisista laivoista, joiden rahti on arvokasta, ja joista on esimerkiksi tehty vakuutuspaperit. Nauvosta löytyneen Vrouw Marian tapauksessa keskeisin haaksirikkoo koskeva lähdeaineisto on Turun kaupunginarkiston raastuvanoikeuden pöytäkirjoista löytyvä meriselitys. Siihen sisältyy ote Vrouw Marian lokikirjasta sekä lista pelastetuista tavarista. Myös Ruotsin Riksarkivetin *Diplomatica*-kokoelmassa on Ruotsin ja Venäjän viranomaisten välistä aluksen etsintä- ja pelastusyrityksiä koskevaa diplomaattista kirjeenvaihtoa. (Leino 2004, 4.)

Suomessa laitesukellusharrastajilla on suuri merkitys hylkyjen löytymiselle. Tämä käy ilmi sekä Museoviraston Kulttuuriympäristön Kyppi -palveluikkunan hylkytiedoista että hylt.net¹⁶ tiedoista: lähes aina ilmoitus uudesta hylystä tulee harrastajasukeltajien kautta, ja he ovat usein myös ainoita, jotka ovat dokumentoineet hyllyn. Näkisin, että sukellusharrastuksen suosion painottuminen Etelä-Suomeen on vaikuttanut osaltaan siihen, miten hylkylöydöt Suomen rannikolla jakautuvat maantieteellisesti.

Eräs syy Pohjanlahden Suomen puoleisen rannikon hylkypopulaation ja vedenalaisen kulttuuriperinnön vähäisyyteen on merenpohjan muoto (Ahonen et al. 2019: 67). Pohjanlahden rannikon topografia muuttuu voimakkaan maankohoamisen myötä nopeammin kuin Suomenlahden rannikko. Ne jäljet, jotka kertovat vuosisatojen takaisesta ihmistoiminnasta meren rannalla, ja jotka ovat esimerkiksi vuosisatoja aiemmin muodostaneet Oulun seudun merellisen kulttuurimaiseman, voivat nyt löytyä kauempaa sisämaasta. Maankohoamisen ja Pohjanlahden rannikon mataluuden vuoksi hylt ovat myös säilyneet pohjoisissa vesissä huonommin, ja esimerkiksi jään ja merenkäynnin vaikutuksesta niiden osat voivat olla hajallaan laajalla alueella. (Ahonen et al. 2019: 67.)

Hahtiperän hyllyn viitekehyksessä lähialueen hylkyistä mielenkiintoisin on Kiikelin hylky. Kiikelin hylky löytyi kesällä 2000 Kiikelin saaren länsipuolelta (ks. Kartta 1, s. 16) Oulun kaupungin suorittamien ruoppaustöiden yhteydessä. Hylky oli noin metrin syvyydessä vedessä, kahdenkymmenen metrin päässä rannasta kauppatorin länsipuolella. Pohjois-Pohjanmaan museo suoritti hyllylle harrastajasukeltaja-avusteiset tutkimukset ja dokumentoinnin. (Kehusmaa 2000, 2.)

Kaivinkoneen mukana rannalle nostettujen hyllynosien ja vedenalaisten tutkimusten perusteella ilmeni, että kyseessä oli limisaumainen, noin 6,5 metriä leveä ja 20 metriä pitkä laiva. Limisaumat oli tilkitty pikeen tai paksuun tervaan sekoitetulla sammalta, jouhia tai muita karvoja, kasvikuuituja ja höyheniä sisältävällä seoksella. Dendrokronologisen ajoituksen mukaan laiva oli rakennettu 1670-luvulla, tai viimeistään 1680-luvun alussa kaadetuista puista. Vuosilustonaäytteiden perusteella se on rakennettu enimmäkseen männyistä, joiden kasvupaikka on ollut Pohjanmaa. Hylystä ei löytynyt ajoitettavia esineitä. (Kehusmaa 2000, 6; Kehusmaa 2005b, 190.)

¹⁶ Hylt.net tietokannasta löytyy näiden lisäksi toistakymmentä Oulun lähivesissä olevaa nimeämätöntä hylkyä tai vesikulkuneuvon liittyvää osaa. Hylt.net on Pohjalla ry:n ylläpitämä tietokanta.

Kiikelin hylkyä tutkinut arkeologi Aimo Kehusmaa tulkitsee hylyn olleen tyypillinen 1600- tai 1700-luvun rahtialus, jollaisia käytettiin Pohjanlahden kaupungeista Tukholmaan suuntautuneessa meriliikenteessä. Oulun saatua tapulikaupunkioikeudet vuonna 1765 liikkuvat alukset koko Itämeren ja Pohjanmeren alueella. (Kehusmaa 2005b, 190.)

Kehusmaa olettaa, että Kiikelin hylky on aikanaan siirretty madaltuneelta satama-alueelta löytöpaikkansa tienoille upotettavaksi. Kiikelin aluksen toiminta-aikana laivanomistajat veloitettiin siirtämään käytöstä poistuneet laivanraadot pois Hahtiperän sataman alueelta. *Kiikelin hylky luontuu hyvin tuollaiseksi varsinaiselta satama-alueelta kauemmaksi jätetyksi tai siirretyksi ”romulaivaksi”*, Kehusmaa kirjoittaa. Tutkimusten ja dokumentoinnin jälkeen vedessä olevat Kiikelin hylyn osat jätettiin paikoilleen. Kaivinkoneen mukana kuivalle maalle joutuneet osat – viisi kylkikaaren puolikasta, osa sikoköliä sekä kaksi pohjatukkia – dokumentoitiin, mutta ne olivat kunnoltaan liian huonokuntoisia jatkosäilytykseen tai -tutkimuksiin. Museoviraston Kyppi-palvelussa hylyn mainitaan tuhoutuneen kokonaan. (Kehusmaa 2005b, 191; Museovirasto 2001.)

Oulusta löydettyjen vanhojen laivanosien löytölistaan voi tässä kontekstissa myös sisällyttää maininnan Hahtiperän hylyn löytöpaikan läheisyydessä, Hallituskadun ja Rantakadun kulmassa tehdyistä Tuomiokapitulin tontin arkeologisista kaivauksista vuonna 2003. Paikalla on 1600–1700-luvulla ollut Hahtiperän sataman logistiikkaan liittyviä rantaittoja (Kallio & Lipponen 2005: 193). Näissä kaivauksissa savisedimentistä ja rantakerrostumista löytyi kolme yhteenkuuluvaa puista osaa, joiden on tulkittu olevan jonkinlaisen laivan tai veneen osia. Osissa oli kiinnitystappeja sekä tapinreikiä. Kappaleet oli lovettu samaan tapaan kuin limisaumaisten Kiikelin ja Hahtiperän hylkyjen kylkikaaret. Ilmeisesti kappaleille ei tehty tarkempaa iän määrittystä, mutta kaivauksista löytyneiden vuosien 1633–1654 välillä lyödyn ¼ äyrin kolikon ja hiilikerrosten perusteella kulttuurikerrokset voidaan ajoittaa 1600-luvun jälkimmäiselle puoliskolle tai 1700-luvun alkuun. (Kallio & Lipponen 2005, 195.)

2. ALUKSEN SYSTEEMINEN KONTEKSTI 1600- JA 1700-LUVULLA

Oulu oli todellinen kauppakaupunki ja lukuisat sen asukkaat ansaitsivat elatuksensa yksistään kaupalla. Kaupungin harjoittama laajalle ulottuva merenkulku toi sinne vieraiden maiden ja maanosien ylellisyystavaroita, jotka oudolla tavalla poikkesivat sen yksinkertaisesta elintasosta, yksinkertaisista, luonnollisista tavoista.

Sara Wacklinin kuvaus 1790-luvun Oulusta (Wacklin 1966, 3).

Tässä luvussa kartoitan Hahtiperän hylyn muinaisjäännöskeskusteluun ja hylyn arvottamiseen liittyen pohjaa seuraavien kriteerien pohtimiselle: ikä, ihmistoiminnan kesto ja jatkuvuus, historiallinen konteksti, merkitystaso (paikallinen, valtakunnallinen, globaali) sekä aluksen käyttöarvo.

1600-luvulle tultaessa Oulu oli Pohjanmaan rannikon vilkkain kauppapaikka. Varsinaiset kaupunkioikeudet Oulu sai vuonna 1605 (Virkkunen 1953: 67). Terva, ja sen mittavaksi kasvanut vienti asettivat alueen taloudelle ja tekniikalle uudenlaisen haasteen: kauppaverkostot laajenivat ja vilkaistuivat. Tervatynnyrit veivät hintaansa nähden paljon lastitilaa. Tämä tarkoitti sitä, että merireiteille tarvittiin enemmän, ja aiempaan kuljetuskalustoon verrattuna lujatekoisempia, aluksia.

Uusi ja volyymiltaan nopeasti kasvava vientituote lisäsi Suomen rannikkoalueen laivanrakennusta, ja samalla kehitti laivanrakentajien osaamista. Laivoja rakennettiin pohjoisessa myös yli omien tarpeiden: 1600-luvun lopussa laivakauppa oli tervan rinnalla merkittävin tulonlähde Pohjanmaalla. Erityisen vireää laivanrakentaminen oli Pietarsaareissa, Kruunupyyssä ja Kokkolassa, mutta myös Oulussa rakennettiin laivoja myyntiin. (Kaila 1931, 225–226, 284.) Laivojen rakentamisen ollessa vilkkaimmillaan 1600-luvun lopussa, valtio asetti rajoituksia pohjanmaalaiselle laivanrakentamiselle, ja erityisesti limisaumarakentamiselle. Syynä oli pelko metsien liikahakkuista. (Kaila 1931, 305.)

Vuonna 1606 Oulun Linnansaareen rakennettiin koko saaren kiertävä, ampumasuojilla varustettu valli. Ruotsi-Suomen hallitsijan asiamiehelle Isak Behmille oli annettu ohjeet siitä, kuinka kaupunki tulee perustaa mannermaalle, vastapäätä linnaa. Käytännössä tämä manneralue tarkoitti Kaupunginojan (nykyisin tunnetaan myös nimellä Laanaoja) ja Merikosken väliin jäävää niemekettä (ks. Kartta 1, s. 16). Jo vuonna 1600 mainitaan

satama, jota kutsutaan Oulunsaareksi. Snellman (1905, 94) ehdottaa Oulunsaaren sataman tarkoittavan Linnansaarta. Kyseessä voi myös olla Plaatansaari¹⁷, jolle ilmeisesti on voitu purjehtia vielä 1600-luvulla, ja jolla aikalaislähteiden mukaan on ollut kauppiaiden aittoja.

Jo kaupungin perustamisen alkuaikoina harjoitettiin aktiivista laivaliikennettä, ja kaupungissa oli useita laivanomistajia. Ulkomaankauppa oli rajoitettua, mutta esimerkiksi vuonna 1616 kahdelle oululaislaivalle myönnettiin lupa viedä ”Saksanmaalle tervoja, traania ja vuotia”. Kielloista ja määräyksistä huolimatta esimerkiksi talonpojat purjehtivat pohjoisesta usein Rääveliin¹⁸ ja Riiaan. Sinne vietiin puutavaraa ja nahkoja, kotiin palattiin tupakkalastissa. (Virkkunen 1953: 167, 169–170.)

Tervan viennin aiheuttama alustarve koki muutoksen 1600-luvun puolen välin jälkeen, kun tervakauppa monopolisoitiin tervakomppaniatoiminnalla. Tämä tarkoitti sitä, että ainoastaan Tukholma sai käydä tervakauppaa. Tämän seurauksena etelästä Pohjanmaan rannikolle suuntautuva tervakauppaliikenne tyrehtyi, ja Pohjoisesta alettiin viedä tervaa Tukholmaan. Kaila tulkitsee monopolitoiminnan johtaneen siihen, että tervan välittäminen pohjoisesta etelään siirtyi kokonaan paikallisten käsiin, koska tukholmalaisten kauppiesten ei kannattanut lähteä hakemaan tervaa omilla laivoillaan: heille riitti välittäjänä toimiminen. (Kaila 1931, 247.)

2.1. Pohjoisen laivanrakennus 1600-luvulla

Tällä saarella oli ja on edelleenkin kaupungin laivaveistämö. Vuosittain lasketaan vesille monta siellä rakennettua laivaa. On todella juhlallinen näky, kun laiva liukuu rakennusteloiltaan. (...) Liian heikoksi käyneet tuet rysähtävät nyt maahan sen valtavan voiman tieltä, jolla tuo komea jättiläinen, ihmiskäsien mestariteos, kiihtyvää vauhtia syöksyy tyyneen veteen.

Sara Wacklinin kuvaus Pikisaaressa rakennetun laivan vesillelaskusta 1790-luvulla (Wacklin 1966, 9).

Ensimmäisiä mainintoja suomalaisesta lotjanrakennusperinteestä löytyy 1500-luvulta peräisin olevista teksteistä (ks. Kaila 1931). Suomalaisille laivavarveilla oli velvollisuus

¹⁷ Plaatansaari on Hupisaarista eteläisin.

¹⁸ Nykyiseltä nimeltä Tallinna.

rakentaa aluksia kruunulle. Esimerkiksi vuosina 1588–1589 lotjia ja proomuja rakennettiin kuljettamaan miehistöä Venäjän sodassa. Tuolta ajalta säilyneiden kruunun tilastojen perusteella useimmat laivavarvit toimivat Etelä-Suomessa sekä Pohjanmaalla Pietarsaaren korkeudelle asti. Ilmeisesti jo ainakin 1500-luvun lopulla laivanrakennusta harjoitettiin Oulun seudullakin, sillä vuonna 1589 kruunu on vastaanottanut yhden lotjan ”Pohjois-Suomesta” ja vuonna 1590 yhden Limingasta. (Kaila 1931, 214–216.)

Oulussa tiedetään olleen Hahtiperän hylyn käyttökontekstiaikaan ainakin kaksi laivaveistämöä. Yksi laivaveistämö oli Pikisaaressa ja toinen mantereen puolella, Hahtiperän sataman ja nykyisen kauppatorin eteläpuolella. Laivanrakennusta harjoitettiin mahdollisesti myös muilla kaupungin edustan pikkusaarilla, ja luultavaa on myös, että talonpojat rakensivat itselleen omissa verstaissaan isojaakin purjeveneitä. Laivanveisto päättyi 1860-luvun puolivälissä. (Halila 1953, 412; Virkkunen 1953: 125–126; Hautala 1975, 133; 137–139, 142; Hautala 1976, 32.)

Kaila tulkitsee Pietarsaaressa ja sen ympäristössä 1500-luvun lopussa toimintansa aloittaneiden kruunun laivaveistämöiden olleen pohjanmaalaisen laivanrakennusperinteen alkusysäys. Tätä ennen pohjoisessa olisi hänen mukaansa käytetty etupäässä Olaus Magnuskin 1500-luvun puolivälissä kuvailemia haapioita sekä juurilla ja muilla luonnon-tarpeilla kokoon ommeltuja limisaumaisia veneitä. Ainakin jo 1500-luvun lopussa pohjalaisissa laivaveistämöissä rakennettiin muutakin kuin haapioita: pääasiassa lotjia ja proomuja. Viimeistään 1670-luvulta alkaen rakennettiin myös tasasaumaisia kuutteja. Laiva-toimitustilastojen perusteella Kaila laskeskelee, että yksi laivaveistämö ehti rakentaa vuodessa keskimäärin kaksi alusta. (Kaila 1931, 271–274.)

Oulun Wiikko-Sanomissa Oulun laivanrakennusperinteen kerrotaan alkaneen viimeistään kaupungin perustamisen aikaan vuonna 1605 (Barck 1840). Tuolloin ”Sataman saarella” on rakennettu suuri alus. Wiikko-Sanomien artikkelin mukaan Oulussa on rakennettu vuonna 1626 Puolan sotaan lähetettävä laiva, johon tuli miehistön ja tarvikkeiden lisäksi mahtua 60 hevosta. Jos lastimäärät pitävät paikkaa, on kyseessä ollut todella suuri kokoinen, pitkälle purjehdusmatkalle soveltuva alus. Tekstistä käy ilmi, että ”Sataman saari” tarkoittaa Pikisaarta.

Hahtiperän hylyn rakennus- ja toiminta-aikana Suomessa ja Skandinaviassa rakennettiin laivoja kolmella runkotekniikalla: limisaumainen, tasasaumainen eli kravelli ja

sekatekniikka, jossa laivan pohjaosa rakennettiin limisaumatekniikalla ja yläosa tasa-saumaisella. Tasasaumaiset alukset olivat statukseltaan arvokkaampia: niitä rakennettiin valtion, ylhäisten ja porvareiden käyttöön. Limisaumatekniikka taas liitettiin talonpoikaiskulttuuriin. Tasasaumaisen aluksen rakentaminen vaati parempia suunnitelmia ja piirroksia, limisaumaisia rakennettiin ”näppituntumalla”, ja siinä korostui rakentajan ammattitaito. (Eriksson 2010, 77.)

1600- ja 1700-luvulla mäntyrakenteisten alusten elinikä oli alhainen: 6–9 vuoden käytön jälkeen niitä pidettiin jo loppuun käytettyinä (Kaila 1931, 268). Siinä missä limisaumarakentaminen oli helpompaa ja halvempaa, kului tasasauma-alukseen vähemmän puuta. Koska tasasauma-aluksen laudat eivät ole osittain toistensa päällä, on tällaisen aluksen korjaaminen matkan varrella helpompaa. Tästä syystä tasasaumarunkoa suosittiin aluksissa, joilla purjehdittiin pitkiä matkoja. Limisaumaisen aluksen yksittäisen rikkoutuneen lankun korjaamista taas on perinteisesti pidetty miltei mahdottomana. Toisaalta limisauma-alusten rakenne on joustavampi, ja siten kestävämpi aallokossa. (Kaila 1931, 305; Greenhill 1976, 288, 294; Litwin 1991, 118.)

Aluksissa, joissa halutaan maksimoida kuljetettavan tavaran määrä, käytetään yleensä laatikkomaista muotoa. Tällaiset alukset ovat hitaita eivätkä ne sovellu hyvin avomeripurjehdukseen. Näiden alusten ensisijaista toiminta-aluetta ovat joet, kanaalit ja suojaisat vesistöt. Tasapohjaisen aluksen syväys, eli se kuinka syvällä niiden pohja tai köli vedessä ui, on pieni, mikä mahdollistaa niiden operoinnin myös matalammassa vedessä. (Gould 2000, 68.)

Jotta alusta voidaan käyttää, täytyy se saada jollakin tavalla liikkumaan vedessä. Ennen moottoreiden aikaa veneet ja laivat liikkuvat melomalla, soutamalla, sauvomalla, purjeilla, rannalta köysien avulla vetämällä tai ankkurilla ”varppimalla”¹⁹. Kaila (1931, 216) mainitsee teoksessaan, että 1500- ja 1600-luvulla Suomessa kruunulle rakennettujen lotjien mukana toimitettiin myös ”ankkuri, purje, staagi y.m.s.”. Tämän perusteella Suomessa on rakennettu myös purjehdittavia lotjia. Hahtiperän hylyn esiin kaivetusta osasta ei tämän tutkielman kirjoittamisen aikaan ole löytynyt merkkejä mastosta tai muista takilan rakenneosista, joiden perusteella aluksella olisi voitu purjehtia. Masto ja takila antaisivat

¹⁹ Varppauksessa aluksen ankkuri heitetään tai soudetaan kauemmaksi, jolloin ankkuriköyttä tai ketjua kelaamalla alus liikkuu ankkurin pudotuskohtaan.

tietoa Hahtiperän hylyn mahdollisesta käyttölaajuudesta: ilman mastoa sen toiminta on rajoittunut lähivesiin. Mastolla varustettuna sitä olisi voitu käyttää pidemmilläkin matkoilla, kuten Tukholmaan suuntautuvassa tervakaupassa.

2.2. Hahtiperän satama hylyn systeemisen kontekstin aikaan

Linnasaaresta vasemmalle ja aivan sen vieressä olivat molemmat Kiikeliluodot makasiineineen eli ranta-aittoineen. Näiden vieressä oli myös täyteen makasiineja rakennettu Hahtiperä. Sitä olisi voinut nimittää esikaupungiksi, vaikka siellä ei asunutkaan ketään saapuvien ja lähtevien tavaroiden runsauden keskellä.

Sara Wacklinin kuvaus 1790-luvun Oulusta. (Wacklin 1966, 3)

Tässä luvussa pyrin kartoittamaan Hahtiperän sataman toiminta-aikaa ja sitä, milloin ja minkä vuoksi proomun systeeminen konteksti päättyi ja hylkyprosessi alkoi. Ensimmäiset viralliset merkinnät ja maininnat Hahtiperän satamasta löytyvät 1600-luvun alkupuolen kaupunkikartoista. Hahtiperän satama käsitti 1600-luvun alussa Kaupunginojan pohjoispuolella olevan ranta-alueen. (Ks. Kuva 3. sivulla 27) Kaupungissa oli yksi ainoa, itä-länsi-suunnassa, kutakuinkin nykyisen Kajaaninkadun paikkeilla, kulkeva päätie, joka kulki kirkon ja torin ohitse Hahtiperään. Tuon ajan kirkko oli samalla paikalla kuin nykyinen Oulun Tuomiokirkko. Hahtiperän satamasta Linnansaaren itäpäähän johti kaareva silta. Plaatan-saaren ja Linnansaaren välille oli rakennettu puinen suojapato. (Virkkunen 1953: 125–127.)

Nykyään vain parin kolmen metrin levyinen kaupunginoja oli 1600-luvulla Madetojan- ja Pokkisenpuiston kohdalla lahti, jonka keskelle mahtui pieni saarikin. Tämän lahden eteläpuolella oli toinen samansuuntainen merenlahti. Tämän lahden etelärannalla toimi 1600-luvun alkuvuosikymmeninä laivaveistämö. Näiden kahden lahden väliin jäi Heikolanniemi, jonne laivaveistämön toiminta myöhemmin siirtyi. (Virkkunen 1953: 125–126.) Hahtiperän sataman yhteyteen tarvittiin aittoja ja varastotiloja. Maalle rakennettiin ranta-aittoja. Näiden lisäksi oli meriaittoja, eräänlaisia paalujen päällä vedessä seisovia varastorakennuksia. Meriaittojen etu oli se, että tavarat saatiin lastattua niistä suoraan laivoihin, ilman että laivojen tarvitsi päästä satamaan asti. (Virkkunen 1953: 146.)



Kuva 3. Pohjanmaan maanmittarin Claes Claessonin Oulun kaupungin asemakaava vuodelta 1651. Hahtiperän sataman alue on kartassa ympyröity vaaleansinisellä. Alueen pohjoispuolelle jäävä saari on Linnansaari. (Kuvälähde: Oulun kaupunki: Oulun historialliset kartat. Muokkaus K. Vuori.)

Perämeren Suomen puoleinen rannikko on tyypillisesti hyvin matalaa. Varsinaiseksi laivaväyläksi luokitellaan kuuden metrin syvyiset väylät. Tähän syvyyteen päästään Oulun seudullakin paikoin vasta puolen kilometrin päässä rannasta. Kailan mukaan 1600- ja 1700-luvulla Ouluun pääsivät purjehtimaan alukset, joiden syväys oli enimmillään viisi jalkaa, eli noin 1,5 metriä. (Kaila 1931, 251–252, 256.)

Oulun satama-alueen vanhoja karttoja tutkinut Oulun yliopiston arkeologian emerituslehtori Pentti Koivunen tulkitsee, että suuremmat, syvemmällä uivat purjelaivat jouduttiin jättämään huomattavan matkan päähän Hahtiperän satamasta. Hahtiperän hylyn kaltaiset proomut huolehtivat Koivusen otaksunnan mukaan sataman ja kauemmaksi ankkuroitujen alusten välisestä tavarankuljetuksesta. (Koivunen, 2019b.)

1700-luvulla alusten omistajille esitettiin vaatimus huolehtia Hahtiperän satamaan jääneiden ja sitä ahtaavien alusten poissiirrosta. Monet upottivat veneen tai laivan mieluummin kuin näkivät vaivaa sen siirtämisestä toisaalle (Kehusmaa, 2019). Myös jo

uponneita aluksia siirrettiin pois: vuonna 1703 Eerik Kaisto-nimisen henkilön kerrotaan poistaneen satama-alueelta hylkyjä laivanomistajien kustannuksella (Virkkunen 1953, 264).

Suuren Pohjan sodan aikaan (1700–1721) Ruotsi puolusti Itämeren herruuttaan ja tarvitsi laivoja sodankäyntiin. Kruunu pakkolunasti myös oululaisporvareiden laivoja, kun nämä olivat viemässä tai hakemassa lastia Tukholmasta. Vielä sodan päätyttyäkin kruunulla oli pula laivoista, ja niitä kyseltiin maaherran kirjeellä Oulua myöten (Virkkunen 1953, 630–631). Sodan aikana Venäjän paine kasvoi Venäjän ylivallan aikana, ja vuonna 1713 Oulun porvaristo toi esiin anomuksessaan kaupungin huolet (Virkkunen 1953, 633). Kaupungissa pelättiin, että vihollinen ei tulisi ainoastaan maitse, vaan myös meritse. Tämän pelättiin vaarantavan kaupungin meriliikenteen ja kaupan (Virkkunen 1953, 634).

Suomen armeijan hävittyä Napuen taistelun huhtikuussa 1714, siirtyi armeijaa Etelä-Pohjanmaalta ja Pohjanmaalta pohjoiseen, Raaseen ja Ouluun (Virkkunen 1953, 638). Vielä saman vuoden aikana Venäläiset levittivät tuhoaan Pohjanmaalle. Asukkaat pakenivat niin maa- kuin merireittejäkin. Toukokuussa 1714 suuri joukko pyrki Pohjanmaan rannikolta aluksilla Hailuotoon, mutta vihollinen purjehti sinne heidän perässään (Virkkunen 1953, 641). Pohjanmaan läänin maaherrana toimi tuohon aikaan Lorenz Clerck. Syyskuussa 1714 hän kirjoittaa, että vihollisen lähestyessä niin Suomen armeija ja kuin asukkaatkin pakenevat Oulusta ”Länsipohjaan ja siitä edelleen Ruotsiin” (Virkkunen 1953, 643). Venäläisten hyökkäämisestä kaupunkiin ei ole Virkkusen mukaan tarkempia tietoja, mutta sen tapahtuessa vuoden 1714 lopussa, on hävitys ollut suuri: *Kaupunkilaiset valittivat myöhemmin, että kirkon ryöstössä riistettiin ruumiitkin ja heitettiin pois haudoistansa* (Virkkunen 1953, 646).

Oulun Wiikko-Sanomiin kirjottaneen Christian Evert Barckin²⁰ (1840) mukaan Holstinsalmi oli kaupungin paras laivaväylä aina vuoteen 1724 saakka. Barckin tekstissä kuvaillaan erityisesti saksalaisten kauppamiesten – joista monet asettuivat Ouluun pysyvästi – alusten liikkumista: *He laskivat aluksillaan Sataman-saareen, jossa heillä oli aittansa [...] Itte satama oli Linnansaaren, Pikisaaren ja kaupunnin välillä (Hahtiperä).*

²⁰ Kyseessä on C. E. Barck nuorempi, joka oli Oulun Wiikko-Sanomien ja Oulun ensimmäisen kirjapainon perustajan Christian Evert Barckin poika.

Barck mainitsee venäläisten kauppiaiden määrän lisääntyneen Oulussa vuoden 1680 jälkeen Kardisin rauhan solmimisen seurauksena.

Jokisuistoon rakennettujen patojen vuoksi joki tulvi useita kertoja. Vuonna 1724, runsassateisen vuoden kääntyessä syksyyn, jokisuisto jäätyi äkillisesti. Tulvavesi nousi aina kirkolle saakka. Tulvan myötä Toppilansalmen matalikkoihin aukesi uusi väylä, jonka seurauksena satamatoiminta siirtyi Toppilaan. (Lithovius 1878.) Uuden väylän myötä Hahtiperän sataman vedenkierto heikkeni. Maankohoamisen ja tulvien tuoman lietteen lisäksi Hahtiperän madaltumista ja sedimentaatiota lisäsi se, että oululaiset kaatoivat jätteensä surutta Kaupunginojaan (Halila 1953, 71, 78–79).

Hahtiperän muututtua sisäsatamaksi jatkui proomuliikenne Hahtiperän ja Toppilan sataman välillä kuitenkin vilkkaana vielä 1800-luvullakin (Kehusmaa 2000, 3). Hahtiperä toimi kaupungin sisäsatamana 1800-luvun alkupuolelle saakka, ja vielä 1900-luvun alussa satamaan pääsi veneellä (Murman 1914; Hautala 1975, 7). Hahtiperän sataman syvyys ja käyttömahdollisuus varsinaisen satamatoiminnan loppumisen jälkeen vaihtelee kuitenkin eri lähteissä. Barckin (1840) mukaan Holstinsalmi ja sitä myötä pääsy Hahtiperään oli jo vuonna 1840 niin hankalaa ”kuiwumisen” vuoksi, ettei satamaan hänen kirjoituksensa aikaan enää päässyt edes pienellä veneellä.

Vuoden 1822 suurpalon seurauksena Hahtiperään ei enää rakennettu uusia aittarakennuksia, vaan alue rauhoitettiin puistokäyttöön. 1860-luvulla puistoaluetta kehitettiin syventämällä Kaupunginojaa. Ojanpenkereitä täytettiin ja tasoitettiin, ja kaivuusta saatua maata ajettiin myös Pokkitörmälle täytemaaksi. (Hautala 1975, 64; Hautala 1976, 286.) Vuoden 1822 palon jälkeen Hahtiperästä otetussa valokuvassa (Satokangas 2005, 16–17) näkee, että tuolloin Hahtiperän hylyn löytöpaikalla on jo tasainen maa-alue, jolle rakennettu limonadikioski on silmämääräisesti arvioituna kutakuinkin hylyn päällä.

Hahtiperä-nimitys näyttää kadonneen puhekielestä sen jälkeen, kun alue ei enää mataloitumisen vuoksi sopinut satamakäyttöön. Toukokuussa 1894 Louhi-sanomalehdessä julkaistussa artikkelissa ”Muistoja vanhasta Oulusta” kirjoittaja toteaa näin: *Ensimmäisille awowesille joudutetaan siellä [Pikisaaressa] laiwaweistämössä laiwaa tahi kahta. Kiike-linsaaret ovat tawara-aittoja täynnänsä ja Hahtiperä, meille jo outo nimi, nykyisen kaup-patorin seutu, on kuin pieni esikaupunki* (Bergdahl 1894).

3. 1970-LUKU: RUUSUSEN REM-UNI KATKEAA

1970-luvun puolivälissä kulki suusta suuhun huhu, että ne (hylyn osat) olisi löydetty ja piilotettu välittömästi, ettei museovirasto kiinnostu.

Nimimerkki ”NaavaParta 2019” (kommentti Kalevan keskustelupalstalla 16.8.2019)

Sitä hotellin edustaa on ennenkin kaiveltu ja se on ollut tiedossa jo todella kauan.. joillakin ihmisillä että siellä näkyi parruja yms.. mutta ei haluttu silloin tehdä maanrakennustöisiä ikuisuus projektia vaan tehtiin kaikki työt koskematta telakalla olleeseen laivan runkoon. Laitettiin maat nätisti takaisin päälle kuin olikin.

Nimimerkki ”Makeoi” (kommentti Kalevan keskustelupalstalla 16.8.2019)

1970-luvun alussa, Vaakuna-hotellin rakentamisen aikaan²¹, Hahtiperän hylyn yläpuolelle vedettiin vesi-, lämpö- ja viemäriputkia. Näiden toimien johdosta osa hylystä tuhoutui, ja hyllyn päällä olleet kulttuurikerrokset sekoittuivat. Tarkastelen tässä luvussa muinaismuistoja ja kulttuuriperintöä koskevaa yleistä keskustelua, ohjeistusta ja käytäntöjä 1970-luvulla. Lähteiden kautta pyrin rakentamaan kuvaa sitä, millainen oli 1970-luvun Oulun kulttuuriperintöyhteisö sekä millaisia toimenpiteitä Hahtiperän sataman miljööseen ja Hahtiperän hyllyn arkeologiseen kontekstiin kohdistui. Vaakuna-hotellin rakentamisen aikaan 1970-luvun alussa kulttuuriperintöä ja muinaismuistoja suojeli kaksi lakia: Muinaismuistolaki 295/1963 ja vuonna 1958 asetettu Rakennuslaki 370/1958. Rakennuslain 34. pykälän mukaan kulttuurimuistomerkkejä on mahdollisuuksien mukaan suojeltava ja säilytettävä.

22

Kun arkeologinen tutkimus valtiollistui, ja toisen maailmansodan jälkeinen Suomen sisäinen muuttoliike vaikutti muun muassa uusien kivikautisten ja

²¹ Kalevan kuvakokoelmista löytyy 12.10.1972 otettu kuva torille rakennettavan ”Suurhotellin” rakennustyömaasta. Urakoitsijakyltin mukaan hotellia on ollut rakentamassa Rakennusvoima Oy. Rakennusvoima Oy on sulautunut useiden vaiheiden jälkeen YIT-Yhtymä Oy:hyn. 18.1.1974 päivätyssä kuvakokoelmassa on kuva tekstillä ”Uusi Hotelli Vaakuna”. (Kaleva, 2019)

²² ”Asemakaavaa laadittaessa on kulttuurimuistomerkkejä sekä kauniita näköaloja ja muita kauneusarvoja mahdollisuuksien mukaan suojeltava ja säilytettävä. Lisäksi on asemakaavaa laadittaessa mikäli mahdollista otettava huomioon vallitsevat maanomistusolot sekä tarpeellista huomiota kiinnitettävä siihen, etteivät kustannukset asemakaavan toteuttamisesta muodostu liian rasittaviksi ja ettei yksityiselle maanomistajalle aseteta kohtuuttomia rajoituksia, jotka asemakaavalle asetettavia vaatimuksia olennaisesti syrjäyttämättä voidaan välttää.” <https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1958/19580370> (Viitattu 1.10.2019)

varhaismetallikautisten kohteiden löytymiseen, lisääntyivät niin tutkimusmateriaalin määrä kuin muinaismuistojen suojelun tarve. Tämän myötä vuonna 1963 laadittiin uusi muinaismuistolaki. Suojelun valvonta käynnistyi kuitenkin vasta Museoviraston perustamisen myötä vuonna 1972. (Fewster 2008, 106–107.)

Arkeologi Ari Siiriäinen nimesi 1970-luvun alussa arkeologisen tutkimuslaitoksen tehtäviksi hallinnolliset tehtävät, sekä objektikeskeisen, löytöjä tyypittelevän ja luokittelevan tutkimuksen. Ajallinen mielenkiinto kohdistui arkeologisessa tutkimuksessa pitkälti esihistorian tutkimiseen (Halinen & Pihlman 2008, 472).

Johanna Enqvist toteaa väitöskirjassaan, että vaikka vuoden 1963 muinaismuistolainsäädännössä on jo huomioitu pelastuskaivaukset, oli arkeologien työ kuitenkin enimmäkseen hallinnollista (Enqvist 2016, 73). Arkeologien työnkuvaan vaikutti myös se, että esimerkiksi Museovirasto vastasi esihistoriallisista muinaisjäännöksistä, kun taas historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset kuuluivat rakennushistorian osastolle, jolla ei työskennellyt yhtään arkeologia (Enqvist 2016, 74). Historiallisen ajan kiinteät muinaisjäännökset olivat arkeologian osaston tutkijoille pitkään vähempiarvoisia, kuin esihistoriallisen ajan jäännökset (Enqvist 2016, 73–74). Historiallisen ajan muinaisjäännöksiä koskevaan ongelmaan herättiin 1990-luvulla. Kuitenkin vasta 2000-luvun puolella Muinaismuistolain 13§ alkoi velvoittaa historiallisen ajan muinaismuistojen inventointia (Enqvist 2016, 75). Oulun yliopistossa historiallisen ajan arkeologia ja tutkimus on kuulunut opetusohjelmaan 1990-luvun lopusta lähtien (Enqvist 2016, 105).

Vaakunan rakennusaikaan 1970-luvulla Oulun kaupunkialueella ei oltu tehty kattavaa arkeologista inventointia. Kaupunkiarkeologinen toiminta rajoittui käytännössä pelastuskaivauksiin. Oulun seudun muinaisjäännöskohteet inventoitiin 1980-luvulla. Tällöin keskityttiin pääasiassa esihistoriallisten kohteiden kartoitukseen. Kaupunkiarkeologiset kohteet inventoitiin vasta vuonna 2002, ja inventointia päivitettiin vuonna 2007. (Kallio, 2007, 11–12; Luostarinen & Ylimaunu 2017, 39.)

Oulun kaupunginvaltuuston 1960–1980-luvuilla tehtyjä rakennuslupapäätöksiä ja niihin liittyviä kulttuuriperinnearvoja tutkineet Annina Luostarinen ja Timo Ylimaunu toteavat artikkelissaan, että kulttuurimuistomerkkien suojelua ja säilyttämistä ohjeistava lakipykälä on ollut kierrettävissä, mikäli alueesta tai kohteesta ei ole arkeologista tai kulttuurihistoriallista tietoa kaavoituksen tueksi (Luostarinen & Ylimaunu 2017, 42). Luostarisen

ja Ylimaunun tutkimissa Oulun kaupunginvaltuuston tekemissä kaavoituspäätöksissä ei vuosina 1960-1980 ollut yhtäkään kaavasuojelupäätöstä. Vastaavasti samaan aikaan, etenkin 1970-luvulla, sodanjälkeinen rakentaminen on ollut runsasta, ja tuohon aikaan keskustan vanhaa rakennuskantaa on purettu Oulussa enemmän kuin milloinkaan aiemmin tai tuon jälkeen. (Luostarinen & Ylimaunu, 2017, 49.)

Luostarinen ja Ylimaunu löysivät vasta 1990-luvulta ensimmäisen maininnan siitä, että muinaismuistolle olisi annettu suojelumerkintä asemakaavassa. Merkintä ei kuitenkaan estänyt rakentamista, ainoastaan edellytti tutkimuksia ennen sitä. Ennen 2000-lukua Oulun kaupungin kaavoituksessa korostuu artikkelin kirjoittajien tulkinnan mukaan rakennetun ympäristön arvostaminen arkeologisen kulttuuriympäristön arvostamista enemmän. (Luostarinen & Ylimaunu 2017, 42–43, 49.)

Vuonna 1973 Etelä-Suomesta Ouluun muuttanut ja Pohjois-Pohjanmaan museon johtajana toiminut Aimo Kehusmaa kertoo kaupunkiarkeologisen tutkimuksen ja museotyön olleen 1970-luvulla – ja aina 1990-luvulle saakka – kovin erilaista nykykäytäntöön verrattuna (Kehusmaa 2019). Tämä ei koskenut ainoastaan Oulua, jossa arkeologinen tutkimustoiminta oli 1970-luvulla vasta alkutaipaleella (Halinen & Pihlman 2008, 472).

Oulussa tehtyjen rakennustöiden valvonta oli Vaakuna-hotellin rakentamisaikaan vähäistä. Sitä suoritti Kehusmaan mukaan 1970-luvulla pääasiassa työajan ulkopuolella Oulun yliopiston arkeologian laboratoriossa työskennellyt Kari Sandman, jonka harrastuksiin kuului kaivantojen seuraaminen. Joskus Sandman toimitti museolle tietoja havainnoistaan, ja myös löytöjä, jos niitä sattui tulemaan. ”Näiden asioiden dokumentointi on kuitenkin ollut silloin varsin puutteellista nykykäytäntöön verrattuna. Arkistossa on noilta ajoilta tietoa vain niistä löydöistä, jotka ovat konkreettisesti tulleet museolle”, Kehusmaa sanoo (Kehusmaa 2019).

1960-luvulla Pohjois-Pohjanmaan museon johtajana toiminut Ahti Paulaharju on Kehusmaan tietojen mukaan käynyt joskus katsomassa kaupunkialueen rakennustyömaiden kaivantoja, mutta niitä ei ole kattavasti dokumentoitu. Kehusmaa ei myöskään muista 1970-luvulta tapauksia, joissa kaupunkialueella rakennustöitä suorittaneet yritykset olisivat ilmoittaneet museolle löydöistä. Sellainen ei kuulunut ajankuvaan, eikä museolla ollut resursseja valvoa 1970-luvun kiihkeää uudisrakentamista. ”Museolla oli 1970-luvulla yksi

tai kaksi arkeologia. Työ oli yleisön tarjoaman kulttuurihistoriallisen aineiston kokoamista. Joskus jotakin esineitä ostettiin”, Kehusmaa kertoo. (Kehusmaa 2019).

Hahtiperän hylyn ylle 1970-luvun alussa vedetyt putket ja kaapelit eivät toki ole ainoita esimerkkejä aiempien vuosikymmenten kaupunkirakentamisen vuoksi tuhoutu-neista kulttuurikerroksista. Vuonna 2015 Museoviraston Arkeologiset Kenttäpalvelut suoritti valvontaa Hallituskadun, Rantakadun, Kaarlenväylän, Autorannan parkkialueen ja Kaupunginojan suun puiston katutöiden aikana. Valvonnassa havaittiin, että esimerkiksi Hallituskadun ja Rantakadun kulmauksessa oli lukuisia moderneja kaivantoja, jotka olivat tuhonneet aiempia rakennejäännöksiä. (Pesonen et al. 2015, 19.)

Hahtiperän sataman miljöö oli muuttunut ja muuttui edelleen 1970-luvulla rajusti. Hahtiperän vanhan sataman toimintaan ja Hahtiperän hylyn löytöpaikan läheisyyteen liit-tyvä Oulun kauppatori oli 1960-luvulla *vilkas linja-autoliikenteen, huoltoasemien, torikau-pan ja sähköjohtojen värittävä rosoinen maisema* (Krogius 2012, 5). Oulun kaupungin kasvu ja sitä seurannut rakennemuutos sekä autoistumisen lisääntyminen asettivat paineita muuttaa kaupunkikeskustaa merkityksellisemmäksi ja liikenteellisesti toimivammaksi. Oulun kaupunki julisti vuonna 1962 torinrantaan rakennettavan hallinto- ja kulttuurikes-kuksen yleisen suunnittelukilpailun. Monumentaalikeskuskilpailun voittivat arkkitehdit Marjatta ja Martti Jaatinen. Monumentaalikeskuksen rakentamiseen tarvittu asemakaava-muutos hyväksyttiin vuonna 1967. (Krogius 2012, 6–8, 11.)

Tämän työn viitekehyksessä minua kiinnostavat monumentaalikeskuksen osalta puutalokorttelit, joiden 1800-luvulta peräisin oleva rakennuskanta oli tarkoitus purkaa uu-sien pistetalojen ja paikoitusalueiden tieltä (Krogius 2012, 9). Näiden kortteleiden osalta myöhemmin Mika Ronkaisen *Oulu palaa*- dokumenttielokuvassa (Ronkainen 1997) käyty keskustelu valaisee mielestäni hyvin 1970-luvun ja vielä 1980-luvunkin kulttuuriperintö-arvoja ja rakennetun kulttuuriympäristön suojeluun liittyviä näkökulmia. Ronkaisen doku-mentissa rantakorttelin suojeluarvoa tarkastellaan rakennusyritysten ja Oulun kaupungin päättäjien sekä suojelua puoltavien tahojen – Oulu-seura sekä suojelua ajava kansanliike – näkökulmista. Monumentaalikeskusta ja rantakorttelien purkamista vastustavat perustivat kansanliikkeen, jonka tavoitteena oli säilyttämisen myötä ”luoda kaupungille ajallista per-spektiiviä” (Ronkainen 1997, 20:40).

Dokumentissa arkkitehti Seppo Valjus kritisoi Oulu-seuran halua säilyttää ja suojella puutalokorttelit. Hän kutsuu Oulu-seuraa lahonsuojeluyhdistykseksi (Ronkainen 1997, 16:35). Sanomalehti Kalevan kulttuuritoimituksen toimittaja Kaisu Mikkola puolestaan kutsuu dokumentissa 1970-lukua rakentamisen hulluiksi vuosiksi (Ronkainen 1997, 17:20). Hänen mielestään Vaakuna- hotellin rakentaminen oli pilannut alueen maiseman. ”Ruman hotellin” paikalla oli aiemmin ollut ”ihana limonadikioski ja sahan soittaja” (Ronkainen 1997, 19:25).

Kamarineuvos Atte Kalajoki toteaa dokumentissa, että 1970-luvun alussa Oulun apulaiskaupunginjohtajana toiminut Eljas Mikkosen piti rantakortteleiden talojen säilyttämistä pähkähulluna vedoten taloudellisiin tekijöihin (Ronkainen 1997, 18:42). Kaupungin päättäjien mielipide oli, että puutalokortteleiden rakennukset olivat liian huonokuntoisia. Apulaiskaupunginjohtaja Matti Rossi vetosi dokumentissa rakennusten huonokuntoisuuteen ja siihen, että toisella puolella katua rakennustyyli oli jo muuttunut, ja vanhaa purkamalla rakentajat saisivat tilaa liikkua ja toteuttaa uusi yhtenäinen kokonaisuus (Ronkainen 1997, 27:00). Vuonna 1978 tehtiin suojelukartoitus, jossa esitettiin Rantakadun lisäksi Aleksanterinkadun puutalojen suojelua. Puutalojen säilyttämistä arvioineen Baskeritoimikunnan kenttätöntyöntekijä, arkkitehti Jorma Teppo arvioi rakennusten olleen päällisin puolin huonokuntoisia, mutta korjauskelpoisia. (Ronkainen 1997, 27:38.)

Monet oululaiset tuntevat ja muistavat tämän puutalokortteleiden säilyttämiseen liittyneen keskustelun. Jotkut taloista onnistuttiin säilyttämään, mutta yllättävän monet rakennukset paloivat. Yleisesti tulipalojen epäiltiin olleen tahallisesti sytytettyjä. Tulipalojen seurauksena kortteleihin tuli tilaa modernille uudisrakentamiselle.

Ronkaisen dokumentin haastatteluista itselleni jäi 1970-luvun kulttuuriperintömentaliteetista mielikuva, jossa keskustelua rakennetun kulttuuriperinnön ja kulttuurimiljöön arvosta on alettu käydä ensimmäistä kertaa julkisesti laajemmassa mittakaavassa. Aiemmin kaupunkirakentaminen oli ollut hidasta, mutta 1970-luvun ”hullujen vuosien” aikana useat oululaiset näkivät, että joidenkin rakennusten historiallinen ja kulttuurinen arvo oli suurempi kuin kaupunkimiljöön uudelleenrakentaminen ja modernisointi.

4. VUOSI 2019: KULTTUURIPÄÄKAUPUNKIHAAVEEN LIPPU-LAIVA

Tuollainen mätä rankakasa vaikuttaa kielteisesti koko kulttuuripääkaupungin imagoon! Kuivatetaan ja poltetaan uusien, upeiden tori- ja tornihotellien takoissa, niin rahakkaat turistit saavat valoa ja lämpöä Kalevala-parkista palatessaan. Jos ei syty, niin lakkautetavasta museosta löytyy kyllä joutilasta sytykettä!

Nimimerkki ”Nimetön 2019” (Kommentti Kalevan keskustelupalstalla 19.8.2019)

Jopas on löytö ja kunnon alus. Hyvällä paikalla torin kupeessa. Nyt museoviraston asiantuntijat ja entisöijät paikalle. Mitä lie saamme kulttuuripääkaupunki 2026 vetonaulaksi!!

Nimimerkki HII-OHOI 2019 (Kommentti Kalevan keskustelupalstalla 16.8.2019.)

Tässä luvussa tarkastelen Hahtiperän hylkyyn liitettyjä muinaismuistoarvoja vuonna 2019. Olen kartoittanut arvottamista hylkylöytöä koskevien lehtijuttujen ja keskustelupalstakommenttien kautta sekä konservointikokouksen muistion ja sitä koskevan sähköpostihaastattelun (Matikka 2019) kautta. Lisäksi olen haastatellut Oulun kaupungin kulttuurijohtaja Samu Forsblomia. Näin pyrin saamaan arvottamiskeskusteluun monipuolisia ääniä: asiantuntijoiden, kulttuuripäättäjän ja tavallisista ihmisistä koostuvan kulttuuriyhteisön, jonka maaperästä ja alueelta muinaisjäännös löytyi.

Artikkelissaan Reuben Rose-Redwood et al. (2008, 162) toteavat Maoz Azaryahua ja Kenneth Footea lainaten, että maisemiin liittyy tarinallisuus, narratiivisuus. Nykytilassa Hahtiperän hyllyn löytöpaikan maisema ei anna viitteitä siitä, että löytöpaikalla on joskus toiminut vilkas ja kansainvälinen Hahtiperän satama. Nykyisin löytöalueesta ei yleisesti myöskään puhuta Hahtiperänä, vaan se on Pokkitörmän ja Oulun torin väliin, hieman katveeseen jäävä Radisson Blu -hotellin parkkipaikkana toimiva alue.

Hahtiperän hyllyn biografiassa vuosi 2019 on käännekohta, jolloin hyllyn status muuttuu arkeologisesta kontekstista takaisin systeemiseen kontekstiin. Tässä vaiheessa Singerin ja Conwayn (2019, 279–280) saavuttamattomissa olleesta muistosta tulee aktiivinen, uusia muistoja luova kokemus. Lehtijuttujen ja lukijakommenttien analysoinnin kautta pyrin rakentamaan kuvaa siitä, mitkä seikat vaikuttivat ”Hahtiperän hylky -hypeen”,

ja siihen, ettei se kokenut samaa kohtaloa, kuin jäteasemalle viety sisaralus Kiikelin hylky. Samalla muodostan kuvaa, jonka kautta voin arvioida 1970- luvun ja vuoden 2019 eroja kulttuuri-ilmapiiressä ja muinaisjäännearvotuksen välillä.

Ensimmäinen Hahtiperän hyllyn arvotus suoritettiin siinä vaiheessa, kun kaivinkoneen kaivamasta kuopasta tuli näkyviin puisia jäänteitä. Konekaivuuta valvomassa olleet Museoviraston kenttäpalveluiden arkeologit Matleena Riutankoski ja Terhi Taipaleenmäki ajattelivat ensin, että kaivinkoneen paljastamat puiset rakenteet olivat peräisin vanhasta laiturista. Näiden poistamista maaperästä ei katsottu tarpeelliseksi. (Riutankoski 2019, 14.) Kun konekaivuuta jatkettiin, tuli esiin laudoitusta, joka poistettiin kaivinkoneella. Vasta kun näiden alta paljastui veistettyjä hirsiiä, aluksen pohjatukkeja, tehtiin arvon uudelleen tarkastelu, jonka seurauksena koneellinen kaivu päätettiin keskeyttää.

Museoviraston kenttäarkeologit kääntyivät Museoviraston Kulttuuriympäristöpalveluiden viranomaisten puoleen. Nämä tekivät nopean päätöksen hyllyn tutkimisesta arkeologisista kaivauksista. Paikalle pyydettiin myös meriarkeologiaan ja merellisen kulttuuriperinnön suojeluun erikoistunut Museoviraston intendentti, meriarkeologi Minna Koivikko ja laivanrakennusteknikoihin erikoistunut Kalle Salonen. (Riutankoski 2019, 14.)

Alueen historian ja maisemamuutosten perusteella jo kaivausten alkuvaiheessa otaksuttiin, että hylky on peräisin 1600–1800-luvulta (Siikaluoma 2019a). Pian tämän jälkeen tuli tehdä päätös siitä, mitä esiin kaivetuille hyllyn osille tehdään. Muinaismuistolain mukaan lainkirjain olisi täytetty, kun muinaismuisto olisi dokumentoitu löytöpaikalla (Koivikko 2020b). UNESCO suosittaa vuonna 2001 ratifioitussa vedenalaisen kulttuuriperinnön suojelussa historiallisten hylkyjen suojelua ja säilyttämistä *in situ* (UNESCO 2001, 4). Hahtiperän hyllyn kohdalla tämä ei ollut mahdollista, sillä esiin kaivetussa hyllyn osassa oli jo käynnistynyt lahoamisprosessi. Jo 19.8.2019 julkaistussa lehtiartikkelissa, Koivikko tuo haastattelussa esiin aiheet hyllyn osien varastoinnista (Siikaluoma 2019b). Tuossa vaiheessa ei vielä oltu tehty päätöstä hyllyn jatkotoimenpiteistä tai konservoinnista. Hahtiperän hyllyn varsinaiset arkeologiset kenttätutkimukset kestivät kaksi viikkoa. Kenttätutkimusten lopussa Koivikko ja kenttätöitä johtava arkeologi Matleena Riutankoski suunnittelivat näkyvissä olevan hyllynosan hyväkuntoisten rakenteiden nostamisen kaivinkoneavusteisesti. Suunnitellut osat irrotettiin ja siirrettiin onnistuneesti Oulun kaupungin varastolle Ruskoon.

Päätös konservoinnista tehtiin 12.9.2019 pidetyssä kokouksessa. Kokouksessa olivat paikalla Pohjois-Pohjanmaan museosta Pasi Kovalainen, Marja Halttunen ja Mika Sarkkinen, Museoviraston Kulttuuriympäristöpalveluiden Mikko Härö, Sallamaria Tikkanen ja Maija Matikka, Museoviraston Arkeologisten kenttäpalveluiden Marianna Niukkanen ja Matleena Riutankoski sekä Suomen kansallismuseon konservointiyksikön Eero Ehanti ja Liisa Näsänen (Matikka 2019). 18.11.2019 pidetyn konservointia käsittelevän kokouksen muistiosta käy ilmi, että hylkyä arvotetaan nimenomaan paikallishistoriallisena muinaisjäännöksenä. Muistiossa katsotaan, että hyllyn relevantti sijoituspaikka on Pohjois-Pohjanmaan museo, ei Kansallismuseo (Matikka 2019). Matikka kertoo konservointipäätöksestä sähköpostitse näin: *Minun käsitykseni on, että alun perin Museovirastossa ei ajateltu ryhdyttävän osien konservointiin lainkaan. Mutta löytö herätti Oulussa voimakasta kiinnostusta ja Pohjois-Pohjanmaan museo ilmoitti halukkuutensa ryhtyä konservointiin ja valittujen osien esille panoon uudistettuihin tiloihinsa.*

Kun päätös hyllynosien siirrosta ja konservoinnista oli tehty, siirrytään aluksen biografiassa objektin elämäntarinan jatkumiseen. Esineen asettaminen esille esimerkiksi museoon muuttaa esineen kulttuurista kontekstia. Kyseessä on kierrätys tai uudelleen käyttö, joka ilmentää esineen symbolista olemusta. Samalla esineelle aletaan luoda uusia arvoja ja merkityksiä tämän päivän yhteisössä. (Koivikko 2017, 168.)

Radisson Blu-hotelliketjun Suomen maajohtaja Timo Vepsäläinen kertoi Kalevan haastattelussa hotelliorganisaation olevan innostunut löydöstä. (Siikaluoma 2019a.) Radisson Blu:n taholta on myöhemmin oltu yhteydessä Museovirastoon. Hotellin toiveena on saada esimerkiksi yksi hyllyn kylkikaarista koristeeksi. (Koivikko 2019b.)

4.1. Hylky mediassa

Hahtiperän hyllyn löytymisestä oli kulunut viikko, kun paikallinen sanomalehti Kalevan toimittaja kirjoitti löydöstä uutisen, ja Kaleva julkaisi artikkelin verkkosivuillaan (Siikaluoma 2019a). Heti tämän jälkeen Museovirasto julkaisi löytöä koskevan mediatiedotteen. Harvinaiseksi luonnehdittu hylkylöytö kiinnosti mediaa. Tämä näkyi kenttätöiden johtajalle Matleena Riutankoskelle ja intendentti Minna Koivikolle tulevien yhteydenottojen määrässä. Hahtiperän hylkylöytö huomioitiin kaikissa suomalaisissa valtamedioissa.

Hylkyuutiset olivat verkkolehdistä päivän luetuimpia artikkeleita, eli artikkeli näkyi ”luetuimmat” listauksissa.

Uutisointi ei ollut vain kertaluontoista, vaan kaivausten edistymistä ja hylkyä koskevia asiantuntijalausuntoja päivitettiin usean vuorokauden ajan. Media seurasi hyllyn vaiheita vielä silloinkin, kun hylkyä lähdettiin 19.9.2019 siirtämään Vantaalle (Ervasti 2019). Kulttuuriperintöä arvotettiin mediassa useita kertoja, ensimmäisen kerran jo siinä vaiheessa, kun toimitukseen on tullut tieto arkeologisesta löydöstä: toimituspäällikkö ja toimitussihteeri, kenties myös kustannuspäällikkö, ovat tehneet päätöksen siitä, kannattaako aiheeseen pureutua, vai onko joku toinen uutisteema lehden, lukijoiden tai yhteiskunnan tasolla tärkeämpi. Riittääkö, että soitetaan ja kysytään, vai uhrataanko enemmän aikaresursseja lähettämällä toimittaja paikan päälle?²³

Mika Lavento tarkastelee vuoden 2006 Arkeologiapäivien esitelmäartikkelissaan arkeologian ja median suhdetta. Hän katsoo, että reportaasia tehdessään toimittaja luo kuvaa arkeologiasta ja arkeologian tutkimasta menneisyydestä valikoivasti ja päämäärähaikuisesti (Lavento 2007, 37). Lavento kritisoi artikkelissaan median tekemiä valintoja ja tapaa, jolla esimerkiksi haastattelusta poimitaan usein irrelevantteja asioita, toimittajan aiheuttamista asiavirheistä puhumattakaan (Lavento 2007, 35–36). Toimittajakritiikin lisäksi Lavento pohtii artikkelissaan arkeologien suhdetta mediaan. Usein tämä suhde ei ole ongelmaton, ja se näkyy arkeologien haluttomuutena jakaa arkeologiaa koskevaa tietoa laajemmalle yleisölle. Monet arkeologit pitävät toimittajia rasitteena. Yksi ongelma Lavennon mukaan on myös arkeologien epävarmuus: itsekritiikki siitä, etteivät tulkinnat ole vakuuttavasti perusteltuja. Tämän pelätään johtavan siihen, että arkeologia pidetään jopa omissa piireissään amatöörinä. (Lavento 2007, 41.)

Lavento on poiminut artikkeliinsa joitakin arkeologian uutisointia koskevia huomioita. Yksi näistä on *Vrouw Maria*-hylkyä koskeva uutisointi ja siihen liittyvät arvovalinnat. Lavennon mukaan *Vrouw Maria*-uutisoinnissa toimittajat nostivat esiin kolme pääaihetta: 1. aarrelaiva-satus: hyllyn ja lastin kallisarvoisuus, 2. se, että hyllyn löysivät harrastajasukeltajat ja 3. hyllyn omistajuudesta käydyt oikeudenkäynnit (Lavento 2007, 37).

²³ Olen itse työskennellyt useiden vuosien ajan toimittajana ja vuosina 2004–2005 sanomalehti Kalevan ulkomaan toimituksessa kirjoittavana, editoivana ja taittavana toimittajana. Toimituksen eri vaiheiden prosessit ovat itselleni sitä kautta tuttuja.

Kalevan ensimmäisen nettiartikkelin (16.8.2019) julkaisusta oli kulunut vain joitakin minuutteja, kun ensimmäiset uteliaat katsojat saapuivat rakennustyömaan Rantakadun puoleiseen reunaan. Pian kaivausalueen lähelle pyrki niin paljon katsojia, että pääurakoitsija Consti Oy joutui pystyttämään työmaan ympärille metalliaidan. Pelkona oli, että hylystä kiinnostuneet olisivat muuten joutuneet työmaa-alueella vaaratilanteeseen.

4.2. Asiantuntijakommentit

Olen louhinut kolmesta Hahtiperän hylyn löytymistä käsittelevästä lehtiartikkelista [Kaleva 16.8.2019 (Liite 1), Ilta-Sanomat 16.8.2019 (Liite 2) sekä Kaleva 19.8.2019 (Liite 3)] asiantuntijoiden käyttämiä hylyn arvoa kuvaavia sanoja ja fraaseja (Liite 4). Toimittajien lähteinä ovat olleet Museoviraston tiedote ja asiantuntijahaastattelut. Lehtijutussa haastatellut asiantuntijat ovat Museoviraston yli-intendentti Marianna Niukkanen, intendentti Minna Koivikko, Hahtiperän hylyn kenttätöiden johtaja Matleena Riutankoski sekä Oulun yliopiston arkeologian professori Vesa-Pekka Herva.

Asiantuntijakommenttien kohdalla täytyy huomioda se, että artikkeleihin päätyneet seikat ovat toimittajien valitsemia. Asiantuntijat ovat voineet haastattelutilanteessa tuoda esiin myös muita hylyn arvottamiseen liittyviä asioita. Poiminnan jälkeen analysoin, mitä Enqvistin ja Niukkasen muinaisjäännöskriteeristön kohtaa hylystä käytetyt määreet kuvastivat. Joissakin tapauksissa kommentin olisi voinut liittää useampaan kriteeriin. Tällöin valitsin mielestäni kommenttia ensisijaisesti tai selkeimmin vastaavan kriteerin.

Asiantuntijoiden kommentteista löytyi määritelmiä kaikkiin Enqvistin ja Niukkasen muinaisjäännöskriteeriluokkiin. Eniten painottuvat tutkimustilanteeseen (n=9), säilyneisyyteen (n=5), ikään (n=3) sekä informatiivisuuteen ja tietopotentiaaliin (n=3) liittyvät kriteerit. Myös hylyn paikallisuus korostuu usein jo uutisen otsikoinnissa, kun löytöpaikaksi mainitaan Oulu. Erityisesti Koivikko tuo esiin hylyn merkitystä paikallisen historian, paikallisen laivanrakennusteknologian ja kaupungin merellisen historian ilmentymänä. Artikkeleissa tuodaan esiin myös toive hylyn esillepanosta. Tämä korostaa mielestäni näkemystä siitä, etteivät muinaisjäännökset ole ainoastaan asiantuntijoiden ja tutkijoiden omaisuutta, vaan ne kuuluvat kaikille. Asiantuntijakommenteista voi havaita, että hylky kuuluu niihin muinaisjäännöksiin, joiden merkitystä, tarkoitusta tai käyttötapaa ei ole tarvetta

avata tavallisille lukijoille; muinaisjäänöstyyppinä hylky on helposti ymmärrettävä, samoin sen käyttökonteksti.

Artikkelilouhinnan lisäksi haastattelin Oulun kulttuurijohtaja Samu Forsblomia. Oulun merikaupunkihistoriasta ja tervakaupasta on jäänyt vain hyvin vähän konkreettisia muinaismuistoja, ja sitä puutetta hylky voi Forsblomin mielestä paikata. Hylky symboloi merellistä Oulua, ja Forsblomin mielestä sen löytyminen on Oululle ja Oulun kaupunki-identiteetille merkittävä. Hänen mielestään Oulussa ja oululaisilla on ollut iso kaipuu ja tarve vahvistaa Oulun merellistä identiteettiä, mutta tähän asti sitä tukevia historiallisia kohteita on ollut vähän. Forsblom piti toivottavana sitä, että hylky saataisiin esille ja nähtäväksi, ja että löydön symbolista merkitystä pohdittaisiin, sitä lähestyttäisiin tarinallisuuden kautta. Forsblom katsoo, että hyllyn löytyminen aikana, jolloin Oulu hakee vuoden 2026 kulttuuripääkaupunki-statusta, on erityisen osuva. Hyllyn löytyminen ja sen arvostaminen liittyy hänen mukaansa kuitenkin isompaan ajankuvaan, ja Oulun kaupungin kulttuuristrategiaan, jossa korostuu aitous, identiteetti, juuret ja kestävä kehitys sekä aineeton pääoma. (Forsblom 2020.)

4.3. Lukijakommentit

Lehtijutuissa esiin tuotujen asiantuntijakommenttien lisäksi tutkin Verkko-Kalevan lukijakommentteja. Kommentit liittyivät Kalevassa 16.8.2019 (Liite 1) ja 19.8.2019 (Liite 3) julkaistuihin Hahtiperän hylkyä käsitteleviin artikkeleihin. Ensimmäisen, 16.8.2019 julkaistun artikkelin yhteydessä oli analysointiaikaan (14.12.2019) kaikkiaan 164 kommenttia. 19.8.2019 julkaistu artikkeli oli innoittanut lukijoita kirjoittamaan 62 kommenttia (analysoitu 14.12.2019).

Keskustelupalstojen kommenttien osalta on huomioitava se, että ne edustavat sellaisten henkilöiden mielipiteitä, jotka käyttävät nettiä ja joilla on Kalevan keskustelupalstan käyttäjätunnus. Se, että käyttäjillä on tunnus paikallislehden keskustelupalstalle rajaa mielestäni keskustelupalstan käyttäjät ainakin jossain määrin henkilöiksi, jotka asuvat Oulun seudulla, tai heillä on jonkinlainen henkilökohtainen kytös ja kiinnostus aluetta kohtaan.

Poimin kommenteista ne, joissa jollakin tavalla käsiteltiin hylyn arvoa tai merkitystä. Jätin tarkastelun ulkopuolelle sellaiset kommentit, jotka eivät koskeneet hylkyä, tai joissa viitattiin vain yleisesti tapaan, jolla muinaisjäännöksiä on aiemmin Oulussa joko arvostettu tai vielä useammin tuhottu, ilman että kommentissa viitattiin suoranaisesti hylkyyn, esimerkiksi: *perinteisemmin pittää tämä tehdä! Ihan vain pari lapionpistoaa syvempi monttu ja maisemat takasi päälleen, näin on aina ruukattu tehdä ja on se historiallinen Oululainen perinne! Taikka poltamma kaikki isossa kokossa vahingossa, on toinen perinne mutta näyttävä ja hyvä seki!*

Analysoinnista pois jätetyissä, hylkyyn liittymättömissä kommenteissa käsiteltiin muun muassa S-ketjun omistajuutta, arkeologisten tutkimusten vaikutuksia rakennustyömaan edistymiseen sekä lehtikuvissa näkyvää, hylyn päällä kulkevaa putkistoa ja alueella 1970-luvulla tehtyjä maansiirtotöitä. Viimeksi mainitut kommentit kytkeytyvät aiemmin käsiteltyyn 1970-luvun kulttuuriperintökeskusteluun ja tuon ajan kulttuuri-ilmapiiiriin ja näistä yksi tyypillinen kommentti on poimittu luvun 1.3. alkuun.

Jaoin poimimani kommentit kahteen ryhmään: 1) hylyn kulttuuriperintöarvoon ja sen säilyttämiseen positiivisesti suhtautuvat ja 2) hylyn kulttuuriperintöarvoon kielteisesti tai pessimistisesti suhtautuvat ja/tai joissa hylyn säilyttämistä ei pidetty tärkeänä. (Liite 5) Viimeksi mainittuihin kuuluvissa kommenteissa oli havaittavissa sarkasmia. Näissä kyseessä saattaa ennemminkin olla ivallinen muistutus aiemmista, kulttuuriperintöä tuhoavista toimista ja sen jatkumosta myös Hahtiperän hylyn kohdalla. Tämän työn puitteissa oli kuitenkin mahdotonta tutkia syvällisemmin sitä, mikä joidenkin kommentoijien perimmäinen motiivi tai aito mielipide oli.

Käsittelin kutakin kommenttia yhtenä kokonaisuutena. Joissakin, erityisesti hylkyyn positiivisesti suhtautuneissa kommenteissa, saatettiin mainita useampia positiivisia määreitä. Liitin esimerkiksi muinaisjäännöksen näyttävyyteen ne kommentit, joissa toivottiin hylyn esillepanoa, vaikka niissä tuotiin sivulauseessa esiin myös hylyn ikään tai harvinaisuuteen liitettäviä määreitä.

Lukijakommenteissa Hahtiperän hylkylöytöön positiivisesti suhtautuvia kommentoijia oli 34, kielteisesti suhtautuvia 29. Myönteisissä kommenteissa korostuivat hylyn arvo informaation ja tiedon lähteenä (n=7) (esim. *Ihan hyvä asia, että nyt ei "kuopattu" löytöä, vaan se tulee tutkijoiden käyttöön ja siitä voi olla hyötyä kaikenlaisissa asioitten*

tutkimuksissa), paikallistason merkitys (n=8) (esim. Toivotaan, että oulu osaa hyödyntää löydön. Lisää tietoa Oulusta meri- ja purjelaivakaudelta) sekä näyttävyys (n=11) (esim. jopas on löytö ja kunnon alus).

Yhdeksässä kommentissa hylky liitettiin voimakkaasti Oulun merelliseen historiaan ja Oulun merikaupunki-identiteetin vahvistamiseen (esim. *Uskomattoman hyvin, vuosisatoja säilynyt hylky. Oulun alueen merenkulun historiaa tutkimaan löytyykö tietoa haaksirikossa uponneesta aluksesta sekä Arinahan voisi tehdä kulttuuriteon ja sijoittaa asiakasomistajiensa pääomaa laivan museoimiseksi osaksi hotellia. Samalla saataisiin kaupunkiin uusi matkailukohde, joka kertoisi Pohjois-Suomen merenkulun historiasta ja ter- vaporvareista.*)

Negatiivisissa kommentissa hyllyn kulttuuriperintöarvon katsottiin olevan heikko eikä sitä pidetty säilyttämisen arvoisena lähes yksinomaan sen vuoksi, että aluksen runkoa pidettiin mädäntyneenä tai lahonneena (esim. *onko varmasti laiva? näyttää vanhoilta rannan lankkupinoilta; Samanlaisia laivoja on nähty jo niin tuhannet, jotta noista lahoista pölkyistä ei mitään uutta irtoa.; Paljonkohan tuosta puoliksi lahonneesta veneestä mitään historiaa selviää, saati, että oppia.*).

Positiivisissa kommentissa hyllyn arvoa perusteltiin usein useamman kriteerin kautta (esim. *Näin merkittävä löytö pitäisi laittaa näkösalille. Toihan on yhtä vanha kuin Tukholman kuuluisa Vasa-laiva! Jotain Vasa-museo tyyppistä pystyyn, jossa hylkylöydöt ja Oulun yllättävän hieno historia olisi havainnollisesti esillä.*)

Negatiivisissa kommentissa perustelu oli yksipuoleisempaa ja sävyiltään humoristisempaa, ivallistakin. Negatiivisissa kommentissa monet myös kieltäytyivät uskomasta, että kyseessä oli oikeasti hylky (esim. *Ja juurikin kaatopaikalle lahot pöllit. Tuo sitäpaitsi mikään laivanrunko ole, kun jotain tukiparruja kun tuossa on joskus jotain kaivettu. Entis- ajan Larseneja puusta tehtynä.*)

5. TUTKIMUSAINEISTON TULKINTA JA POHDINTA

5.1. Aluksen syntymä ja nuoruusvuodet

Tarkastelen ja pohdin ensin aluksen arvoa Hahtiperän hylyn systeemisen kontekstin aikakaudella, eli 1600-luvun lopussa ja 1700-luvun alussa. Käytän tässä pohdinnassa lähtökohdiana sitä, että proomu on rakennettu dendrokronologisissa tutkimuksissa mainitun vuoden 1684 jälkeen ja sen systeeminen konteksti on tullut päätökseen viimeistään melko pian sen jälkeen, kun satamatoiminta siirtyi Toppilan satamaan vuoden 1724 tulvan myötä.

Jos metaforana käytetään ihmisbiografiaa, Hahtiperän proomu ”syntyi” aikana, jolloin Oulu oli Suomen suurimpia ja merkittävimpiä kaupan ja erityisesti meriteitse kulkevan kaupan keskuksia. Biografiassa hylyn ensimmäiseksi käännekohtaksi voidaan nimetä päätös siitä, että haluttiin rakentaa alus vastaamaan tarvetta. Aluksen rakentamisen mahdollisti siihen tarvittavan raaka-aineen sekä rakennustaidon ja -osaamisen paikallinen saatavuus. Tarpeen sai aikaan meriteitse tapahtuva tavarankuljetus. Myös kauppatuote, tynnyreihin pakattu terva, vaikutti alusmuodon valintaan, ja aluksen muodoksi valikoitui proomu.

Hylyn systeemisen kontekstin aikakauden tutkimista hankaloittaa se, että tulipalojen vuoksi Oulun kaupungin historiasta ja etenkin 1600-luvulta on säästynyt vain vähän kirjallisia lähteitä. Oulun Wiikko-Sanomissa (Barck 1840) maininta suuresta, Puolan sotaan lähetettävästä, Pikisaarella rakennetusta aluksesta osoittaa, että Oulussa oli jo 1600-luvun alussa taitoa rakentaa pitkille merimatkoille sopivia, luultavimmin tasasaumateknikalla valmistettuja aluksia. Näin ollen proomu-tyypin valinta Hahtiperän hylyn alustyyppiksi ei ollut riippuvainen pelkästään alueen osaamisesta.

Vaikka maston tai takilan osia ei ole löytynyt eikä hyllyssä näy merkkejä maston kiinnityksestä, ei se tarkoita sitä, etteikö aluksessa olisi mahdollisesti ollut mastoa. Yleensä masto tuetaan köliin niin sanotulla mastokengällä. Muitakin takilamahdollisuuksia kuitenkin on. Esimerkiksi Måsklobbenin pähkinähyllyssä²⁴ on merkkejä kolmesta mastosta, joista kaksi – keskellä ja keulassa olleet mastot – on tuettu köliin mastokengällä. Kolmannen maston tyvi on tuettu välikanteen. Usein sellaisissakin aluksissa, joilla ei varsinaisesti

²⁴ Måsklobbenin hylt Museoviraston kyppi-tietokannassa: https://www.kyppi.fi/palveluikuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1517 sekä hylt.net tietokannassa: <https://www.hylt.net/item/masklobbin-pahkinahylky-1787/>

purjehdita, käytetään pientä, suuntavakautta antavaa purjetta. Tällaisen purjeen maston tukemiseen riittää kevyempikin, tarvittaessa irrotettava rakennelma. Kenties Hahtiperän hyllynkin masto on tuettu sellaiseen rakenneosaan, joka ei ole säilynyt.

Katson, että Hahtiperän hyllyn käyttöarvo on ollut sen systeemisen kontekstin aikaan korkea. Oulun rannikon topografian vuoksi Hahtiperän hyllyn kaltaiset leveäpohjaiset proomut tai lotjat olivat korvaamattomia sataman toiminnassa. Proomuja käytettiin tavaroiden huolimisessa sataman, meriaittojen ja kauemmaksi ankkuroitujen alusten välillä. Voisi arvella, että proomut ovat kuljettaneet tavaroita myös Hartaanselän saarten ja kenties myös muun rannikkoalueen välillä. Samalta ajalta on peräisin myös Kiikelin hylky. Muita aikakausia edustavia proomuja ei ainakaan toistaiseksi ole Oulusta löydetty.

Hahtiperän sataman toiminta on vähentynyt radikaalisti Toppilansalmen avautumisen myötä 1724. Vielä senkin jälkeen Hahtiperä toimi sisäsatamana, ja on mahdollista, että Hahtiperän hylky on vielä myöhemminkin pitänyt käyttöarvonsa ja osallistunut Hahtiperän ja/tai Toppilansataman toiminnan ylläpitoon. On kuitenkin mahdollista, että Hahtiperän sataman toiminnan vähentymisen myötä proomun käyttöarvo alkoi laskea niin, että jossakin vaiheessa on tehty päätös hylkäämisestä. Mikäli Hahtiperän hylky on ollut vielä käytössä Suuren Pohjan sodan ja Isovihan aikaan, voi spekuloida, liittyykö se satamahuolinnan sijaan esimerkiksi armeijan tai pakoon lähteiden ihmisten siirtämiseen rannikolla. Ja ovatko venäläiset ehkä upottaneet proomun estääkseen pakenemisen, tai pelkästä tuhoamisen ilosta?

Hahtiperän hyllyn arkeologisissa kaivauksissa ei havaittu sellaisia rakenteellisia seikkoja, kuten vuotoa aiheuttavaa reikää aluksen rungossa, jotka selittäisivät aluksen uppoamisen. Sedimentin alla, ilman lahottavaa happikosketusta vailla olleet puuosat todettiin vuoden 2019 arkeologisissa tutkimuksissa hyväkuntoisiksi ja lujiksi: kun arkeologit yrittivät purkaa hyllynosia konservointia varten, osoittautui tehtävä hankalaksi hyllyn ”hyväkuntoisuuden”, eli lujan rakenteen vuoksi. (Koivikko 2019b.)

Hylkyntymisen syitä on mahdollista pohtia muun muassa aluksen jäännösten, hyllyn löytöpaikan ja sen merelliseen maisemaan asettumisen kautta. Kuitenkin etenkin matalassa vedessä hylkyprosessin tunnistaminen voi olla haasteellista, koska tällöin aluksista on usein hylkyntymisen jälkeen riisuttu kaikki käyttökelpoinen, kuten lasti ja takila. (Koivikko 2017, 8.)

Katson, että päätös, jonka seurauksena Hahtiperän hylyn biografiassa tulee käännekohta systeemisestä arkeologiseen kontekstiin, on ollut suunniteltu. Tietoisien hylkäämisen puolesta puhuu myös se, ettei hylystä löytynyt muutamaa liitupiipun varren katkelmaa lukuun ottamatta mitään esineistöä. Koivikon (2017, 35) jaottelun mukaisesti alus on voitu joko ”dumpata”, tai sen on annettu upota valittuun paikkaan osaksi uutta merellistä maisemaa, eli se on kierrätetty uuteen käyttötapaan. Toki voi myös spekuloida, onko uppoamisen taustalla jotakin inhimillisempää: ehkä proomun omistaja on menehtynyt, ja proomu jäänyt huolehtimista vaille?

Hahtiperän satamaan hylättyjen ja uppoamaan jätettyjen alusten tiedetään olleen ongelma 1700-luvun alkuvuosikymmeninä. Vuonna 1703 satamaa on siivottu hylyistä, jotka ovat haitanneet sataman toimintaa (Virkkunen 1953, 264). Voisiko ajatella, ettei Hahtiperän proomu ole vielä tuolloin uponnut ja siirtynyt arkeologiseen kontekstiin? Vai onko se jätetty pohjaan, ollut kenties siivotun alueen ulkopuolella tai liian vaikeasti siirrettävä?

Vuoden 1822 suurpalon jälkeen Hahtiperän sataman miljöö alkoi muuttua puistomaisemmaksi. Maapenkereitä on täytetty ja tasoitettu (Hautala 1975, 64; Hautala 1976, 286). Vuoden 1822 palon jälkeisestä valokuvasta (Satokangas 2005, 16–17) päätellen Hahtiperän hylky on jossakin vaiheessa jäänyt maamassojen alle. Kenties havaittu pinnan alla, mutta jätetty tarkoituksella täytemaaksi.²⁵

Hylylle vuonna 2019 suoritettujen tutkimusten valossa näyttää siltä, että proomut eivät ole olleet arvotonta ”kertakäyttötavaraa”, vaan niidenkin käyttöikä on haluttu pidentää tekemällä korjauksia: Kun Museoviraston tutkijat purkivat hylkyä osiin, havaittiin sen runkopuissa merkkejä korjaamisesta (Koivikko 2019b). Hahtiperän hylyn elinikä on voinut siis olla Kailan (1931, 268) mainitsemaa 6–9 vuoden ikähaarukkaa pidempi. Mielestäni korjaaminen on myös osoitus tuon ajan laivapuu-seppien taidosta, ja ilmentää siten henkisen ja teknologisen pääoman runsautta.

Laivan rakentamiseen käytettyjen puiden, myös korjauspalan, laajempi dendrokronologinen ajoitustutkimus antaisi lisätietoa aluksen käyttöajan pituudesta. Korjauspalan tarkemmalla analyysillä voisi myös tulla tietoa Hahtiperän proomun käyttöalueesta:

²⁵ Tällä hetkellä Museoviraston suorittamissa jatkotutkimuksissa on huomattu, että Hahtiperän proomu on mahdollisesti rakennettu limi- ja tasasaumarakentamista yhdistävällä sekatekniikalla. Tutkijat jatkavat tämän mahdollisuuden tutkimista. Mikäli näin on, on tämäkin uusi Pohjanmaan proomurakentamiseen liittyvä tieto.

vastaako korjauspalan lustokronologia pohjoissuomalaisia verrokkeja, vai onko korjaukseen käytetty puu peräisin jostakin muualta? Tällöin mahdollisuutena olisi, että alusta on korjattu matkan varrella, tai korjauksessa on kierrätetty esimerkiksi jostakin muualta tulleesta aluksesta irrotettua puuta. Pohdin, voisiko Hahtiperän hylyn korjaaminen olla konkreettinen seuraus Kailan (1931, 305) mainitsemasta metsien hakkuurajoituksesta 1600-luvun lopussa? Olisiko uusien lotjatyypisten alusten rakennuskielto saanut aikaan kalustopuutteen ja muutoksen proomujen korjaamistraditiossa? Tämän todentamiseksi tarvittaisiin useita proomuhylkyjä ja niiden vertailevaa rakennetutkimusta eri ajoilta. Riveestä löytynyt lampisirppisammal on mielestäni myös mielenkiintoinen: sammallajina se on yleinen (Koivikko 2020b), mutta onko sen käyttö riveessä jostakin syystä perustellumpaa kuin muiden sammallajien? Oliko lampisirppisammalen valinnan taustalla jokin 1600-luvun laivanrakentajien traditio tai kokemustieto eri sammallajien ominaisuuksista? Tätä voisi tutkia eri hylyistä peräisin olevien rivenäytteiden kautta tai kokeellisen arkeologian kautta testaamalla.

Yksi Koivikon (2020d) esiin tuoma ajatus on se, että kenties Hahtiperän proomu on alun perin rakennettu Pohjanmaalla kruunulle, josta se on käytön jälkeen siirtynyt esimerkiksi kauppiaan tai talonpojan omistukseen ja sen myötä Ouluun. Tämä ajatus ja tutkimuskirjallisuudessa mainitut kruunulle rakennetut proomut ja sodan aikaan pakkoluovutetut laivat avaavat väylän jatkotutkimukselle, jossa tarkastelussa olisi Pohjanmaalla rakennettujen proomujen laajempaa merkitystä Itämeren merenkululle ja herruudelle. Ruotsissa on alkamassa Riksbankenin rahoittama ja Tukholman yliopiston Centre for Maritime Studies (CEMAS) koordinoima Ruotsin laivastoa koskeva tutkimushanke, joka toteutetaan vuosina 2021-2026. Suomen osaprojektia, ”The End of Glory Days”, johtaa Minna Koivikko. Kyseessä on tähänastisesti suurin Itämeren piirissä tehtävä meriarkeologinen yhteistutkimus. Koivikko on pohtinut, että tämän tutkimuksen puitteissa voisi olla mahdollisuus nostaa esiin myös nimettömien proomujen merkitystä laivaston ”ruohonjuuritason” toimijoina, ja sitä kautta edistää proomututkimusta osana laajempaa Itämeren merenkulun historian tulkintaa.

5.2. 1970-luku

Hahtiperän hylyn biografiassa 1970-luvun tapahtumat ovat lähdemateriaalin valossa epäselviä, minkä jo itsessään voi tulkita kertovan tuon ajan kulttuuriperintöön suhtautumisesta. Tutkimuskirjallisuuden tai haastattelujen kautta ei syntynyt varmuutta siitä, oliko hylky havaittu tai tunnistettu hylkyksi hotellin rakennustöiden yhteydessä. Kalevan keskustelupalstoilla aihetta spekulointiin, mutta on mahdotonta sanoa, onko kyseessä huhupuhe vai kenties esimerkiksi myöhemmin, vuonna 2019, syntynyt assosiaatio, jossa putkenvetotöiden yhteydessä nähdyt puiset rakenteet on nyttemmin ymmärretty hylkyksi. Varmuudella voi kuitenkin todeta, että vuoden 2019 kaivauksissa hylyn rakenteissa havaitut tuhot ovat tapahtuneet 1970-luvun työmaatoiminnan aikana. Näin ollen olisi luultavaa, että näkyviin on tullut sellaisia puisia jäänteitä, jotka olisi voitu tulkita olevan peräisin aiemmista kulttuurikerroksista.

Tutkimuskirjallisuuden ja haastattelujen kautta sain vaikutelman, että 1970-luvulla esimerkiksi Pohjois-Pohjanmaan museon arkeologien toiminta ja tutkimusresurssit suunnattiin esinetutkimukseen ja esihistoriallisten muinaisjäänteiden tutkimukseen, eikä varsinaisia kaupunkiarkeologisia tutkimuksia tai ainakaan niitä koskevaa dokumentointia tehty. Myöskään rakennustyömaiden yhteydessä esiin tulleista aiemmista kulttuurikerrostumista ei ilmoitettu. Oulun kaupunki alkoi kasvaa voimakkaasti juuri Vaakunan rakentamista edeltävänä aikana. Kenties kaivinkonekuljettajat ovat 1970-luvulla ihmetelleet, ehkä ihas-telleetkin esiin tulevia vanhoja hirrenpätkiä. Kaupunkirakentamisen ja kulttuuriperinnön suojelun välille ei kuitenkaan ollut vielä muotoutunut samanlaista toimintamallia kuin nykyisin.

Mika Ronkaisen (1997) *Oulu palaa*-dokumenttielokuvan haastattelujen pohjalta muodostuu kuva voimakkaasta kahtiajakautumisesta: halu modernisoida ja kasvattaa Oulun keskustamiljöötä sekä sen vastakohtana kulttuuriväen ja Oulu-seuran näkemys vanhan ja osin huonokuntoisena pidetyn rakennuskannan arvostamisesta ja säilyttämishalusta. Kun katsoo Oulun keskustan rakentamisbuumia tänä päivänä, tulen miettineeksi, mitä tästäkin tulevaisuudessa ajatellaan. Ehkä sadan vuoden päästä nyt rumana pidettyjä rakennuksia ja niiden tuhoamista ihmetellään.

Kulttuuriperinnön arvon muuttuminen ajassa on mielenkiintoinen, mutta myös vaikea tutkimuskohde: eri ihmiset arvottavat kulttuuriperintöä eri tavalla, ja ehkä voi ajatella, että 1970-luvun maansiirtotyöt ja niiden aikana tuhoutuneet kulttuurikerrokset ovat ennemminkin rakentamistyömaakulttuurin ja toisenlaisten suojeludirektiivien kuin muinaismuistoarvostuksen manifestaatio? Tämän työn yhteydessä heräsi ajatus tarkastella rakennustyömaiden kulttuuria ja esimerkiksi kulttuuriperintösäädösten käsittelyä tämän päivän rakennusalan opinnoissa. Voisivatko arkeologit ja koulutustahot tehdä yhteistyötä tässä asiassa?

5.3. Sehän on hylky!

Tultaessa Hahtiperän hyllyn biografiassa vuoteen 2019 Oulussa eletään aikaa, jolloin kaupunkikulttuuri on paljon esillä: Oulussa valmistellaan hakemusta vuoden 2026 kulttuuripääkaupungiksi. Olen seurannut kulttuuripääkaupunkihanketta suhteellisen aktiivisesti, ja aivan kuten 1970-luvun monumentaalikeskuksen rakentamissuunnitelmien aikaan, mielipiteet jakautuvat kahteen leiriin: on kulttuurin puolustajia ja vastustajia.

Hyllyn löytymisen jälkeen hyllyn arvottaminen tapahtui useassa eri kohdassa, eri ihmisten toimesta: kenttärkeologit ja intendentti Minna Koivikko arvioivat, oliko muinaisjäännös tarkemman tutkimisen arvoinen, ja miten tutkiminen vaikuttaisi rakennustyömaan toimintaan. Kannattiko hylky siirtää? Riittääkö pelkkä dokumentointi vai aiotaanko hyllyn osia konservoida? Minne konservoitu hylky sijoitetaan: Kansallismuseoon vai Pohjois-Pohjanmaan museoon? Media teki omaa arvottamista, samoin artikkelien lukijat. Myös minä arvotin hylkyä: olisiko se hyvä pro gradu -tutkielman aihe?

Vedenalaisen kulttuuriperinnön ilmentymänä Hahtiperän hylky on erikoinen: laiva kuivalla maalla. Veden alla tapahtuvat meriarkeologiset hylkytutkimukset ovat vaikeita ja kalliita (Koivikko 2017, 2). Myös hyllyn nosto merenpohjasta on paitsi kallis ja vaikea, myös riskialtis: hylky voi tuhoutua nostossa. Hahtiperän hyllyn tutkimukset ja siirto olivat vedenalaista hylkytutkimusta helpompaa ja halvempaa. Ajattelen, ettei tällaisia tilaisuuksia tule kovin usein, ja ehkä tässä tapauksessa tilaisuus haluttiin hyödyntää.

Katson, että hyllyn arvostukseen vaikutti vahvasti asiantuntijoiden tapa viestiä siinä vaiheessa, kun hylystä alettiin uutisoida mediassa. Asiantuntijayhteisö määrittelee sen, mitä tietoa se jakaa yleisölle ja miten tietoa on saatavilla. Samalla kun arkeologi jakaa

tietoaan, hän tekee myös arvoihin liittyvää kulttuuriperintökasvatusta. Tällä vaikutetaan niin yksilöiden kuin yhteiskunnankin mielipideilmastoon, siihen, millaisia merkityksiä ihmiset antavat kulttuuriperinnölle ja arkeologiselle tutkimukselle. (Maaranen 2012, 5, 8–11).

Tyypillisesti hylkylöytöjen osalta media tarttuu mielellään ”aarrelaivoihin”. Esitin luvussa 4.1. Lavennon (2007) näkemyksen siitä, millaisia valintoja media teki *Vrouw Marian* kohdalla ja millaisilla otsikoilla siitä kirjoitettiin. Hahtiperästä ei käytetty aarrelaivanimitystä, vaan näkemykseni mukaan otsikoihin poimittiin hylyn ikää ja löydön harvinaisuutta sekä paikallisuutta korostavia, asiantuntijoiden nimeämiä arvoja. *Vrouw Marian* kohdalla toimittajien valinnat ovat ehkä polarisoituneita tai yksipuolisia, mutta tällaisen toiminnan seuraukset eivät ole olleet pelkästään negatiivisia. Keskustelin *Vrouw Marian* saamasta mediahuomiosta meriarkeologi Minna Koivikon kanssa (Koivikko 2020b). Hän arveli *Vrouw Maria* -tutkimusten popularisointia seuranneen voimakkaan yleisökiinnostuksen vaikuttaneen rahoitukseen, jota *Vrouw Marian* tutkimiseen on myönnetty.

Vrouw Marian tapauksessa mediahuomio vaikutti voimakkaasti mielipide- ja merkitysilmapiiriin: jonkin asian tunnetuksi tekeminen ja tiedon jakaminen lisäävät mahdollisuuksia positiiviseen suhtautumiseen. Sen sijaan aihe, josta yleisölle ei jaeta tietoa, ei myöskään voi saavuttaa yleisön silmissä kovin korkeaa merkitystasoa. Arkeologian näkökulmasta positiivinen mediaviestintä voisi siis olla hyödyksi koko alalle? Lavento toteaa artikkelissaan saman suuntaisin ajatuksin näin: *Nopeasti ja suuren yleisön saavuttava media on merkittävä mielipiteenmuokkaajia. Saattaa olla, että arkeologit eivät hahmota asiaa kyllin selvästi* (Lavento 2007, 42).

Ajattelen Hahtiperän hylyn tapauksessa, että hylkyä tutkivat asiantuntijat vaikuttivat mediakäyttäytymisellään ja tiedon jakamisen valinnoillaan siihen, kuinka yleisö hylyn löytymiseen suhtautui, ja miten hylyn biografia jatkui löydön jälkeen. Tämä tuli esiin myös Matikan kommentissa, jossa hän uumoili hylyn löytöä seuranneen suuren yleisökiinnostuksen vaikuttaneen konservointipäätökseen.

Sivusta seuranneena katson Museoviraston tiedotustavan olleen avointa. Sekä meriarkeologi Minna Koivikko että kaivausten johtaja Matleena Riutankoski suhtautuivat haastattelupyyntöihin positiivisesti toteuttaen tässä myös julkisilla varoilla suoritettavan tutkimuksen ja tiedonjakamisen eettisiä normeja. Omalla toiminnallaan he vastasivat hyvin

yleisön tiedonnälkään: Lukijoille annettiin se tieto, mikä hyllyn parissa työskennelleillä kul-
lakin hetkellä oli. Hyllylle annettiin merkityksiä ja sen ainutlaatuisuutta korostettiin.

Vaikka Hahtiperän hylky on ollut Singerin ja Conwayn muistoluokitusta lainatak-
seni saavuttamattomissa ollut muisto, objekti, jonka olemassaolosta emme ole edes tien-
neet, saatetaan siihen, kuten muihinkin arkeologisiin löytöihin, liittää voimakkaita tunteita,
kun esine tuodaan uudelleen systeemiseen kontekstiin, kun esinebiografiassa tapahtuu
muutos, jonka myötä tutkijat ja yleisö aloittavat uudenlaisen vuorovaikutuksen esineen
kanssa ja siihen aletaan luoda taas merkityksiä. Mielestäni tämä näkyy kommenttipalstojen
kommenteissa, joissa hylky hyväksyttiin nopeasti menneiden aikojen merellisen Oulun il-
mentymäksi ja symboliksi, joissakin kommenteissa myös tämän päivän Oulun merikau-
punki-imagon vahvistajaksi. Aivan kuten Oulun kaupungin kulttuurijohtajan Samu Fors-
blom totesi, tarjoaa Hahtiperän hylky oululaisille jotakin konkreettista, joka tyydyttää me-
rellisen Oulun kaipuuta; se on pelastusrengas, johon Oulun merenkulkukaupunkistatus ja -
identiteetti voidaan kiinnittää.

Vertaamalla kommenttipalstojen positiivisia ja negatiivisia kommentteja toisiinsa
havaitsee, että positiivisissa kommenteissa hylkyä arvioidaan monipuolisemmin ja perus-
tellummin. Negatiivisissa tuodaan esiin hyllyn habitusta, joka arvioidaan lehtikuvan perus-
teella mädäntyneeksi lautakasaksi. Negatiivisista kommentoijista kolme on sitä mieltä,
ettei kyseessä ole edes laiva, vaan joku muu hirsi- tai lautajäännös, ehkä majakan perusta.
Useista kommentista huomaa, että monumentaalikeskukseen ja rantakortteleiden puutalo-
ihin liittyvät, Mika Ronkaisen dokumentissakin esiin nousseet teemat ovat edelleen monen
mielessä. Esimerkiksi polttamista tai hyllyn peittämistä vähin äänin ehdotetaan useammassa
kommentissa perinteiseksi oululaiseksi kulttuuriperinnön hallintaan liittyväksi ratkaisuksi

Lukijakommenttien perusteella näyttää siltä, että suurin osa kommentoijista pitää
hylkylöytöä positiivisena asiana, ja sen toivotaan asettuvan tulevaisuudessa sellaiseen
paikkaan, jossa sitä voi käydä katsomassa. Tässä suhteessa Hahtiperän hyllyn parissa työ-
skentelevien asiantuntijoiden ja yleisön näkemykset kohtaavat: kulttuuriperinnön ja mui-
naisjäännösten ja niistä nauttimisen tulisi olla kaikkien saatavilla. Kulttuuripääkaupunki-
keskustelu heijastui nettilehtien kommentteihin, joissa useissa viitattiin siihen, olisiko Hah-
tiperän hylky ja sen esitleminen esimerkiksi museossa kulttuuripääkaupunkikisassa
eduksi vai haitaksi.

Hahtiperän hyllyn tapauksessa merelliseen kulttuurimaisemaan liittyy niin maankohoamisen kuin kaupunkirakentamisenkin myötä suuria muutoksia: aluksen systeemisen kontekstin aikakauden merellinen kulttuurimaisema on jäänyt myöhemmin rakennetun ympäristön ja luonnollisen rannanmuodostusmuutosten alle. Tämän päivän oululaisille Hahtiperän hylky on konkreettinen osoitus siinä, kuinka suuria maisemanmuutoksia Oulussa on viimeisten 300 vuoden aikana tapahtunut.

Tänä päivänä Hahtiperän sataman merellisen kulttuurimaiseman osasia löytyy kaupunkiarkeologisissa tutkimuksissa esimerkiksi laituri- ja aittarakennelmien jäänteiden muodossa, kauppatorin makasiinien jatkumona, sekä viereisen kadun, Rantakatu, nimessä. Oulun torilla on vanhoja makasiineja, jollaisia on ollut Hahtiperän hyllyn toimintavuosinaikin. Tämän tutkielman puitteissa en pohdi tarkemmin sitä, kuinka vahvasti oululaiset liittävät torin tai makasiinit merelliseen Ouluun, vai liitetäänkö tori pikemminkin marjamyyjiin ja metrilakuun, makasiinit niistä nykyisin saataviin kahviin, kylmään kaljaan ja karaoke- lauluihin.

Uskon lukijakommenteissa esiintyneen merellisen assosiaation johtuvan myös siitä, että arkeologisena artefaktina laivanhylky on ihmisille hyvin konkreettinen, sen funktio ja aikalaiskonteksti tulkinnaltaan ymmärrettävä: maallikonkin on mahdoton liittää sitä muuhun kuin merelliseen toimintaan. Monilla kommentoijilla saattaa olla omia muistoja veneilystä tai vaikkapa ruotsinristeilyltä. Kenties tällaiset omat muistot heijastuvat myös siihen, arvostetaanko vanhan aluksen hylkyä ja millaisia arvoja siihen liitetään. Vastaavasti esimerkiksi keihäänkärki ei ehkä tuota yhtä laajasti omien muistojen kautta positiivista tai negatiivista, emotionaalista arvopohjaa.

Vaikka 2000-luvulla rakennettuun kulttuuriperintöön ja kaupunkiarkeologiaan on suhtauduttu pedanttisemmin kuin kolme vuosikymmentä aiemmin, ei kulttuuriperinnön suojelu ole vieläkään aivan mutkatonta. Poimin esimerkiksi Oulusta Pakkahuoneenkatu 7:n As Oy Meriteeren autohallin rakennustyöt. Vaikka kyseinen tontti oli vuosina 2004 ja 2007 suoritettujen kaupunkiarkeologisten inventointien perusteella luokiteltu sr-1-luokkaan, ei Oulun kaupungin Rakennusvalvontavirastossa oltu rakennuslupaa myönnettäessä huomattu sm-3 merkintää, joka estää kaivamisen. Työmaatarkastuksessa havaittiin, että muinaisjäännös oli autohallin rakennustöiden myötä tuhoutunut miltei koko suunnitellut rakennusalueen laajuudelta. (Lipponen, 2009, 66.)

Hahtiperän hyllyn arvottamisessa eräs mielenkiintoinen näkökulma on työmaalla työskennelleiden työntekijöiden suhtautuminen löytöön. Kaivinkonekuljettaja Paavo Pyörälä avusti kenttäarkeologeja koko arkeologisen kaivauksen ja hyllyn siirron ajan, vaikka se ei hänen työtehtäviinsä kuulunut. Museoviraston kenttäpalveluiden arkeologi Terhi Taipaleenmäki oli jo aiemmilla kaivauksilla tutustunut Pyörälään, ja niinpä monet arkeologisen tutkimuksen maneerit olivat Pyörälälle ennestään tuttuja. Hänen otteensa olivat jo kaivausten alussa, ennen kuin varmuus hylystä tuli, olleet kulttuuriperintösensitiivisiä: hän ohjasi kauhaa niin, että puisille osille tulisi mahdollisimman vähän vahinkoa.

Niin Pyörälä kuin muutkin työmaan työntekijät olivat kiinnostuneita hylystä ja sille suoritetuista tutkimuksista. He myös esittivät omia arvioitaan hyllyn historiasta, joskus hyvin humoristiseen sävyyn. Yksi työntekijöistä kehui useaan otteeseen olleensa se, joka ensimmäisenä huomasi sekalaisen parrukasan esittävän laivan hylkyä. Moni oli myös halukas ottamaan muistoksi jotakin hyllyn rakenteista. Yksi rakennustyömiehistä olisi halunnut nikkaroida karneerauslaudoista keittiönpöydän. Tässäkin on nähtävissä Hahtiperän hyllyn biografiassa symbolista, uusia merkityksiä luovaa tarinan jatkumoa, käyttötarpeen uudelleen luomista.

Mielestäni työmaan henkilökunnan suhtautuminen muinaisjäännökseen oli positiivinen, ja muinaisjäännöksenä hylky ja siinä näkyvä vanha laivanrakennusosaaminen tuntui erityisesti herättävän keskustelua ja kiinnostusta. Joidenkin kohdalla hylky vei ajatukset rommilastissa uponneihin laivoihin, Tallinnan risteilyihin ja viikinkeihin. Toiset taas toivoivat, että jostakin maamassojen alta löytyisi myös laivan kapteeni. Hylkyyn voidaan siis liittää monenlaisia kulttuuriarvoja ja merkityksiä, joita muokkaavat asiatiedon lisäksi myös henkilön omat muistot, kokemukset ja esimerkiksi elokuvien luomat kuvat laivoista.

Työmaan henkilökunnan asenteeseen vaikutti mielestäni voimakkaasti se kahdensuuntainen vuorovaikutus, jota arkeologit heidän kanssaan kävivät. Koivikko, Riutankoski ja Taipaleenmäki kertoivat tutkimusprosessista ja viimeaikaisista, hyllyn historiaa koskevista tiedoista.

Lehtijuttujen seurauksena hyllyn löytöpaikalle hakeutui katselijoita niin, että työmaan ympärille jouduttiin rakentamaan aita. Tämän voi mielestäni tulkita niin, että hyllyn löytäminen ja sen näkeminen kiinnosti oululaisia. Hyllyn löytäminen ja siitä uutisoiminen ovat ilmeisesti vahvistaneet oululaisten kulttuuriperintöä koskevaa kiinnostusta, ehkä

myös muuttanut tapaa, jolla arkeologeja lähestytään. Syksyllä 2020 Museoviraston kenttäpalvelut suorittivat Oulussa arkeologisia kaivauksia Snellmanin puistossa. Näiden kaivausten yhteydessä Yle Oulun tekemässä haastattelusta ilmenee, että Hahtiperän hyllyn löytyminen on lisännyt yleisön kiinnostusta arkeologisia tutkimuksia kohtaan: *Riutankoski sanoo, että hylky on lisännyt kaupunkilaisten kiinnostusta myös nykyisiä kaivauksia kohtaan ja moni onkin käynyt kysymässä sekä hylystä että mahdollisista uusista löydöistä*” (Köngäs 2020).

Hahtiperän hyllyn arkeologisten kaivausten liepeillä ilmenneeseen yleisöpaljouteen vaikutti luonnillisesti se, että löytöpaikka sijaitsi kaupungin keskustassa ja sinne oli vaivaton tulla. Hahtiperän hylky tarjosi ihmiselle myös harvinaisen silmäyksen meriarkeologiasta: yleensä hyllyt ovat – ja usein myös pysyvät – piilossa veden alla. Muinaismuistona hylky on myös hyvin kookas ja harvinainen, kvartsi-iskoksiin tai mustuneisiin kiviin verrattuna näyttäväkin.

Niin, onko koolla väliä? Petri Halinen pohtii vuoden 2006 arkeologiapäivien artikkelissaan koon merkitystä muinaismuiston arvotuksessa. Hän käyttää resonanssipohjana Maiseman muisti- teosta²⁶, johon Museoviraston asiantuntijat ovat koonneet valtakunnallisesti merkittävien muinaismuistojen listan. Listalla on 205 kohdetta (Halinen 2007, 58). Kohteet on valikoitu niin, että ne edustavat eri maakuntien arvokkainta ja omaleimaisinta arkeologista kulttuuriperintöä. Halinen huomauttaa artikkelissaan, että luetteloon valikoituneissa kohteissa nousee esiin kaksi keskeistä piirrettä: kohteen näyttävyys (koko), ja sen mahdollinen potentiaali matkailukohteena (Halinen 2007, 59).

Mika Lavennon mukaan kaikkien halukkaiden olisi saatava osallistua menneisyydestä kertomiseen: *Menneisyys on paitsi tutkijoiden myös toimittajien eli tiedonvälityksen ammattilaisten, taiteilijoiden, kirjailijoiden, kuvataiteilijoiden, muusikoiden, elokuvantekijöiden ja kaikkien halukkaiden asia. Menneisyydestä kertomiseen ja sen kuvittamiseen olisi saatava ja voitava osallistua mahdollisimman monien eri lähtökohdista ponnistavien kiinnostuneiden. Näin lopputuloksena saadaan rikas menneisyys, joka tyydyttää mahdollisimman monia tarpeita* (Lavento 2007, 11). Hahtiperän hyllyn osalta moniääninen, eri lähtökohdista tapahtuva vuorovaikutus toteutui syksyllä 2020. Museovirasto toimitti

²⁶ Maiseman muisti. Valtakunnallisesti merkittävät muinaisjäännökset. Toim. Paula Purhonen, Pirjo Hamari ja Helena Ranta. Museovirasto. Helsinki 2001.

oululaiselle tanssikoreografille Pirjo Yli-Maunulalle sellaisia hylyn osia, joita ei tulla konservoimaan. Hylyn osat olivat osa Yli-Maunulan immerssiivistä HYLKY-performanssia. Hahtiperän hylyn biografisen käsittelyn näkökulmasta ”naisrooli” Pro Finlandia-tunnustuksen saaneen tanssitaiteen professorin ohjaamassa esityksessä on käännekohta, joka muinaisjäännösten elämäntarinoissa on harvinainen.

Itse olen parhaillaan työstämässä Pohjois-Pohjanmaan museolle tietokirjaa, jossa asiantuntijahaastattelujen kautta avataan Hahtiperän hylyn arkeologisen tutkimuksen ja konservoinnin prosessia. Teoksella on tarkoitus kerätä varoja hylyn konservointiin. Olen myös marraskuussa 2019 pohtinut hylyn biografisia käänteitä Oulun kirjailijaseuran ja Oulun kaupungin yhteisessä, Oulun kulttuurikaupunki 2026- hakuprosessiin liittyvässä 20x26 twiittitaideteoksessa (Liite 7).

Arkeologioiden ja taiteilijoiden yhteistyö ei ole kovinkaan yleistä Suomessa. Hahtiperän hylyn tapaus kuitenkin osoittaa, että vaikka yhteistyö ja erilaisen, taiteeseen pohjautuvan vuorovaikutuskanavan avaaminen vaativat vaivannäköä ja uusien toimintatapojen luomista, ei se ole mahdotonta. Hylyn osien toimittamisen takaisin Ouluun HYLKY-taideteosta varten oli mahdollista Museoviraston ja toimitusta tukeneen Pohjois-Pohjanmaan museon positiivisen ja joustavan suhtautumisen ansiosta. HYLKY antoi ihmisille mahdollisuuden nähdä osia hylystä. Immersiivinen esitys loi myös katsojille ja esiintyjille uusia hylkyyn liitettäviä muistoja ja menneisyyden tulkintatapoja, merkityksiä ja yksilöllisiä elämyksiä. Mielestäni tällainen tiedettä ja taidetta yhdistävä toiminta tarjoaa nimettömän hylyn tutkimuksessa uusia ja poikkeavia polkuja ja tulkintatasoja. Esineen elämänkaareissa HYLKY-teos näyttäytyy käännekohtana, joka myös nostaa perinteisillä historiallisiin lähteisiin ja arkeologisiin tutkimusmenetelmiin pohjautuvilla tutkimuksilla vaikeasti puhuteltavan muinaisjäännöksen arvoa.

6. PÄÄTÄNTÖ

Hahtiperän hylyn osalta tutkijat ovat vasta alkutaipaleella. Jo nyt se on tuottanut monia yllätyksiä muun muassa korjauspalan ja siinä mahdollisesti käytetyn limisaumaa ja tasaumaa yhdistävän rakennustekniikan vuoksi. Johtuvatko yllätykset siitä, että Hahtiperän proomu on ollut omana aikanaan uniikki, vai siitä, että Pohjanmaalla rakennettuja

proomuja on tutkittu – ja säilynyt tahi löydetty – niin vähän? Niukkasen ja Enqvistin arvo-
luokituksessa esimerkiksi korjauspalan löytyminen Hahtiperän hylystä sijoittuu kriteerin,
jossa muinaisjäännöksen tutkimuksen ja potentiaalisen jatkotutkimuksen myötä sen arvo
voi nousta. Tiedon lisäksi Hahtiperän hylky opettaa myös konservoinnissa: Museoviraston
kokoelma- ja konservointikeskuksessa ei aiemmin ole työskennelty mittakaavoiltaan näin
suurten muinaisjäännösten parissa.

Proomuja koskevan tutkimustiedon vähäisyys näkyy aiheesta löydetävän hyvän
tutkimuskirjallisuuden määrässä: ainoa pohjoissuomalaista proomujen ja lotjien rakenta-
mista kattavasti valottava teos oli tämän tutkielman tekemisen aikaan Kailan ”Pohjanmaa
ja meri” vuodelta 1931. Proomututkimuksen vähyys ja proomu-/lotjatyyppeiden alusten ar-
vostus näkyy myös Suomen rannikoiden hylkytutkimusta popularisoivassa kirjallisuus-
dessa. Popularisoinnissa tuodaan yhä uudelleen esiin aarrelaivoiksi leimattujen alusten hyl-
kyjä (ks. esim. Kaukianen 2018, Ahlström 1982, Koivusaari & Heikkilä 2010).

Tutkielmani osoittaa, että arkeologeilla ja heidän tavallaan viestiä on tärkeä rooli
siinä, kuinka maallikkojen keskuudessa tai esimerkiksi rakennustyömailla suhtaudutaan
muinaisjäännöksiin ja kulttuuriperintöön. Omalla toiminnallaan arkeologit voivat vaikut-
taa siihen arvostukseen, minkä maallikot laajemminkin arkeologien työlle suovat. Vertail-
lessani 1970-lukua ja vuotta 2019 keskenään, on rakennetun kulttuuriympäristön suoje-
lussa edetty parempaan suuntaan ja esimerkiksi rakennustyömaan työntekijät suhtautuvat
kenttäarkeologeihin positiivisesti.

Tarkastelen vielä Adamsin toteamusta siitä, että hyltyt ovat aikansa aineettoman
kulttuurin representaatio. Millaisesta aineettomasta kulttuurista Hahtiperän hylky voisi
meille kertoa? Ainakin aikansa puusepäntaidosta ja siitä, että Oulu oli proomun toiminta-
aikana vilkas merikaupunki, jonka kaduilla kuului vieraita kieliä. Kaupungin asukkaat var-
maankin ihastelivat ja ihmettelivät muualta tulevia luksusesineitä, ja näiden esineiden saa-
misessa Hahtiperän hyllyllä oli osuutensa: Hahtiperän hylky oli lastialuksena osa sitä toi-
mintaketjua, joka muokkasi suuresti tavallisten ihmisten maailmankuvaa ja Oulun kaupun-
gin historiaa, teki siitä aikansa merkittävän kaupungin.

Hahtiperän hylky osoittaa, että Pohjois-Suomen rannikon merenkulun historia on
muodostunut kysynnän, tarjonnan ja topografisten olosuhteiden myötä omanlaisekseen.
Täkaläisistä vesistä ei ole löytynyt kansainvälisiä aarrelaivoja, mutta meillä on Hahtiperän

hylyn kaltainen harvinaisuus, jonka tutkiminen ja biografian kautta tapahtuva tulkinta voi antaa tietoa sellaiselta merenkulun historiaan, sataman ja kaupungin arkeen liittyvältä tasolta, jota on vähemmän tutkittu.

Nimettömien, artefaktiölöytöjä vailla olevien alusten biografinen käsittely on suhteellisen vähäistä. Mielestäni osittain fiktiivinen ja narratiivinen elämäntarinallistaminen, sopii hyvin nimenomaan historiallisilta lähteiltään köyhän esineen tarkasteluun. Vaikka fiktiivisen, aukkoja täyttävän biografian luominen ei kuulu tähän tutkielmaan, voisi esimerkiksi Sara Wacklinin muistelmien avulla luoda Hahtiperän proomulle myös kuvitteellisen toimintamiljöön kansainvälisessä satamassa, jossa terva tuoksuu ja arjen huolet huuhdotaan sataman krouveissa. Linaan loppuun kuvauksen laivan vesillelaskun tunnelmista Sara Wacklinin teoksesta *Sata muistelmaa Pohjanmaalta* (1966, 9–10). Kenties Hahtiperän proomuprinsessan vesillelaskuakin on juhlistettu jotenkin näin. Ehkä hänelläkin oli joskus nimi.

Hongasta veistetty hirviö pysähtyy kuitenkin pian, ikään kuin oman arvonsa tunteen, täysin rauhallisena meren kuohuvaan helmaan; kohisevissa laineissa kasteensa saanut lippu tervehtii niitä ystävällisesti, ja kuuluttaja julistaa kannelta laivan nimen. (...)

Kaikkien näiden menojen yhteydessä ilo on ylimmillään köyhien naisten ja lasten keskuudessa, näiden kun on lupa kerätä suopa, jota on levitetty aluksen radalle, jotta se kevyemmin ja liukkaammin luisuisi veden rajaun.

Myös työmiesten ilo on suuri. He ovat vieneet koko talven työn onnelliseen päätökseen, ja sitä paitsi alkavat nyt varustamon heille tarjoamat kemut; niitä sanotaan lykkäjäisiksi, ja kaikki, jotka ovat jollakin tavoin osallistuneet laivan rakennustöihin, saavat silloin mielinmäärin ahtaa vatsaansa olutta ja viinaa, sianliha- ja hernerokkaa ynnä muuta. Kemut kestävät koko vuorokauden, monilta menee täysi viikko lykkäjäishumalasta selviämiseen.

BIBLIOGRAFIA

Painamattomat lähteet:

Kehusmaa, A. 2000: *Oulun Kiikelin hylky*. Tutkimuskertomus. Museovirasto.

Haastattelut:

Forsblom, Samu 2020 (Oulun kaupungin kulttuurijohtaja): Puhelinhaastattelu 22.1.2020.

Kehusmaa, Aimo 2019 (arkeologi, Pohjois-Pohjanmaan museon entinen johtaja): Puhelinhaastattelu (6.10.2019)

Koivikko, Minna (intendentti, Museovirasto) 2019a: Puhelinkeskustelu 20.11.2019

Koivikko, Minna 2019b: Haastattelu Helsingissä (13.12.2019)

Koivikko, Minna 2020a: Teams-palaveri (7.6.2020) [online]

Koivikko, Minna 2020b: Teams-palaveri (16.12.2020) [online]

Koivunen, Pentti (arkeologian emerituslehtori) 2019a: Puhelinhaastattelu (7.10.2019)

Koivunen, Pentti 2019b: Haastattelu Pentti Koivusen kotona Oulussa (15.10.2019)

Matikka, Maija 2019: Viestin aihe: Kokousmuistio. Yksityinen sähköposti. Viestin päivämäärä: 13.7.2019. [online]

Painetut lähteet:

Barck, C. E. 1840: Tietoja Oulun kaupunnista. *Oulun Wiikko-Sanomia* 22.2.1840: 1–2.

Bergdahl, B. B. 1894: Muistoja vanhasta Oulusta. *Louhi*, 25,5,1894: 2.

Lithovius B. 1878: Öswerswämningen i Uleåborg. *Åbo Underrättelser* 14.12.1878: 2.

Murman, J.W. 1914: Oulun kaupunki ennen Ison vihan aikoja. *Oulun kaupungin historia II. Uusi Suometar* 21.7.1914: 4.

Snellman, A. H. 1905: *Oulun kaupungin historia. 1. vihko. Oulunsuu kauppapaikkana ennen kaupungin perustamista*. Oulun Kirjapaino-osakeyhtiö: Oulu.

Snellmann, J. 2000 [1737]: *De Urbe Uloa – Oulun kaupungista* (toim. H. Turunen). *Scripta Historica* 28. Oulun Historiaseura: Oulu.

UNESCO 2001: Convention on the protection of the underwater cultural heritage. UNESCO: Pariisi.

Wacklin, S. 1966 [1872]: *Sata muistelmaa Pohjanmaalta*. Werner Söderström Osake-yhtiö: Porvoo.

Tutkimuskirjallisuus:

Adams, J. 2003: *Ships, innovation and social change: Aspects of carvel shipbuilding in Northern Europe 1450–1850*. *Stockholm Studies in Archaeology* 24. Stockholm Marine Archaeology Reports 3. University of Stockholm: Stockholm.

Ahlström, C. 1982: *Syvyyksien sylistä*. Karisto: Hämeenlinna.

- Ahonen K., Högström, H., Kärkkäinen S., Lehtimäki M. Matikka M., Matikka H., Tevali R. & Tikkanen S. 2019: *Merellisen kulttuuriperinnön tilannekuvaus*. Museovirasto, Kulttuuriympäristöpalvelut: Helsinki.
- Alvik R., Hautsalo V., Klemelä U., Leinonen A., Matikka H., Tikkanen S. & Vakkari E. (toim.) 2014: *Vrouw Maria veden alla -hankkeen 2009–2012 loppuraportti*. Museoviraston raportteja 1. Museovirasto: Helsinki.
- Bugge P. 2003: A European cultural heritage? Reflects on a concept and a programme. Teoksessa Peckham R. (toim.): *Rethinking Heritage – Cultures and politics in Europe*: 61–73. I.B. Tauris & co: London
- Enqvist, J. & Niukkanen, M. 2007: Historiallisen ajan muinaisjäännökset – teoriassa ja käytännössä. Teoksessa Mökkönen T. & Seppälä S-L (toim.), *Arkeologipäivät 2006, Arkeologi(a) ja media. Mikä on muinaisjäännös?*: 7–14. Suomen arkeologinen seura ry: Helsinki.
- Enqvist J. 2016: *Suojellut muistot: Arkeologisen perinnön hallinnan kieli, käsitteet ja ideologia*. Akateeminen väitöskirja. Helsingin yliopisto, Filosofian, historian, kulttuurin ja taiteiden tutkimuksen laitos: Helsinki.
- Eriksson, N. 2010: Between Clinker and Carvel: Aspects of hulls built with mixed planking in Scandinavia between 1550 and 1990. *Archaeologia Baltica*, 14/2010: 77–84.
- Fewster, D. 2008: Arkeologisen tutkimuksen historia Suomessa. Teoksessa Halinen P., Immonen V., Lavento M., Mikkola T., Siiriäinen A. & Uino P. (toim.), *Johdatus arkeologiaan*: 97–108. Gaudeamus: Helsinki.
- Gawronski, J. 2003: Shipways of the VOC Shipyard Oostenburg in Amsterdam: A Maritime Site Where Tradition and Innovation Meet. Teoksessa Roy C., Bêlisle J., Bernier, M-A, & Loewen B. (sous la direction de), *Mer et Monde – Questions d’archéologie maritime*: 10–22. Association des archéologues du Québec: Québec.
- Gould, R. A. 2000: *Archaeology and the Social History of Ships*. Cambridge University Press: Cambridge.
- Greenhill B. 1976: *Archaeology of the Boat: A New Introductory Study*. Wesleyan University Press: Middletown.
- Halila, A. 1953: *Oulun kaupungin historia II. 1721–1809*. Oulun kaupunki: Oulu.
- Halinen, P. 2007: Arkeologisten kohteiden arvottamisesta. Teoksessa Mökkönen T. & Seppälä S-L (toim.), *Arkeologipäivät 2006, Arkeologi(a) ja media. Mikä on muinaisjäännös?*: 58–62. Suomen arkeologinen seura ry: Helsinki.
- Halinen, P. & Pihlman, A. 2008: Arkeologisesta tutkimustoiminnasta Suomen yliopistoissa ja museoissa. Teoksessa Halinen P., Immonen V., Lavento M., Mikkola T., Siiriäinen A. & Uino P. (toim.), *Johdatus arkeologiaan*: 472–484. Gaudeamus: Helsinki.
- Hautala, K. 1975: *Oulun kaupungin historia III: 1809–1856*. Oulun kaupunki: Oulu.
- Hautala, K. 1976: *Oulun kaupungin historia IV. 1856–1918*. Oulun kaupunki: Oulu.
- Holland, S. 2015: *Shipwreck Biographies: An Integrated Methodology for the Re-investigation and Ongoing Management of Shipwreck Sites of the English Channel*. University of Southampton: Southampton.

- Hoskins, J. 2006: Agency, Biography and Objects. Teoksessa Tilley C., Keane W., Kuechler S., Rowlands M. & Spyer P. (eds.): *Handbook of Material Culture*: 74–84. SAGE Publishing: London.
- Hurcombe, L. 2007: *Archaeological Artefacts as Material Culture*. Routledge: London.
- Ikonen T. & Mökkönen T. 2002: *Oulu – Uleåborg. Kaupunkiarkeologinen inventointi Vaasa- ja suurvalta-ajan kaupunkiarkeologinen inventointiprojekti*. Museovirasto, Rakennushistorian osasto: Helsinki.
- Joy, J. 2009: Reinvigorating object biography: reproducing the drama of object lives. *World Archaeology* 41/2009: 540–556.
- Kaila, E. E. 1931: *Pohjanmaa ja meri 1600- ja 1700-luvuilla*. Yliopistollinen väitöskirja. Historiallinen seura: Helsinki.
- Kallio, T. & Lipponen, S. 2005: Ranta-aittajäänteitä ja tervaa tuomiokapitulin tontilta. Teoksessa Kallio, T. & Lipponen S. (toim.), *Historiaa kaupungin alla*: 192–195. Pohjois-Pohjanmaan museon julkaisuja 16. Pohjois-Pohjanmaan museo: Oulu.
- Kaukiainen, Yrjö 2018: *Aarrelaivat ja harhatulet*. Suomalaisen kirjallisuuden seura: Helsinki.
- Kehusmaa, A. 2005a: Pohjois-Pohjanmaan museon ja Oulun Vesimiehet ry:n hylkytutkimukset. Teoksessa Kallio, T. & Lipponen S. (toim.), *Historiaa kaupungin alla*: 183–186. Pohjois-Pohjanmaan museon julkaisuja 16. Pohjois-Pohjanmaan museo: Oulu.
- Kehusmaa, A. 2005b: Kiikelin hylky. Teoksessa Kallio, T. & Lipponen S. (toim.), *Historiaa kaupungin alla*: 187–191. Pohjois-Pohjanmaan museon julkaisuja 16. Pohjois-Pohjanmaan museo: Oulu.
- Koivikko, M. 2017: *Recycling Ships: Maritime Archaeology of the UNESCO World Heritage Site, Suomenlinna*. Suomen Meriarkeologinen seura ry: Helsinki.
- Koivusaari, R. & Heikkilä M. 2000: *Suomen rannikon aarrelaivat*. Otava: Helsinki.
- Kopytoff, I. 1986: The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process. Teoksessa Appadurai A. (ed.): *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*: 64–91. Cambridge University Press: Cambridge.
- Lavento M. 2007: Menneisyyden ja median kohtaaminen. Teoksessa Mökkönen T. & Sepälä S-L (toim.), *Arkeologipäivät 2006, Arkeologi(a) ja media. Mikä on muinaisjäännös?*: 34–44. Suomen arkeologinen seura ry: Helsinki.
- Leino, M. 2004: *Nauvo Trunsjö Vrouw Maria -hylky*. Raportti hyllyn kenttätutkimuksista. Museovirasto, Meriarkeologian yksikkö: Helsinki.
- Lipponen, S. 2005: Kaupunkiarkeologinen kenttätö. Teoksessa Kallio, T. & Lipponen S. (toim.), *Historiaa kaupungin alla*: 16–20. Pohjois-Pohjanmaan museon julkaisuja 16. Pohjois-Pohjanmaan museo: Oulu.
- Lipponen, S. 2009: Rikottiinko muinaismuistolakia Oulussa? *Muinaistutkija* 4/2009: 65–66.
- Litwin, J. 1991: Clinker and Carvel – Working Boats on Polish Waters. Their Origin, Development and Transformations. Teoksessa Reinders R. & Paul K. (eds.), *Carvel Construction Technique*: 112–121. Oxford Books: Oxford.

- Lowenthal D. 2008: *The Heritage Crusade and the spoils of History*. Cambridge University Press: Cambridge.
- Luostarinen, A. & Ylimaunu, T. 2017: Kulttuuriympäristö kaavoituksessa – Arvottaminen kaavasuojelelussa Oulun keskusta 50 vuoden ajalla. *Faravid* 43/2017: 35–53.
- Lähdesmäki, U. 2008: Maakuntamuseot. Teoksessa Halinen P., Immonen V., Lavento M., Mikkola T., Siiriäinen A. & Uino P. (toim.), *Johdatus arkeologiaan*: 437–441. Gaudeamus: Helsinki.
- Maaranen, P. 2012: Arkeologia ja arkeologit kulttuuriperintöä kasvattamassa. Teoksessa Viitanen E-M (toim.), *Arkeologiapäivät 2011: Arkeologian asema muuttuvassa yhteiskunnassa & Nuoret muinaisjäännökset ja nykyisyyden arkeologia*: 5–10. Suomen arkeologinen seura ry: Helsinki.
- Mason R. 2008: Assessing values in conservation planning – Methodological issues and choices. Teoksessa Fairclough G., Harrison R., Jameson J. & Schofield J. (eds.): *The heritage reader*: 5–30. Routledge, London.
- Mökkönen, T. & Ikonen, T. 2005: Oulun kaupunkiarkeologinen inventointi. Teoksessa Kallio T. & Lipponen S. (toim.), *Historiaa kaupungin alla*: 21–26. Pohjois-Pohjanmaan museon julkaisuja 16. Pohjois-Pohjanmaan museo: Oulu.
- Pesonen, P., Tanska T. & Taipaleenmäki T. 2015: *Oulu Hallituskatu, Rantakatu, Kaarlenväylä, Autorannan parkkialue ja Kaupungin suun puisto. Katutöiden arkeologinen valvonta 18.5.-20.7. ja 10.-11.8.2015* (Tutkimusraportti). Museovirasto, Arkeologiset kenttäpalvelut: Helsinki.
- Pohjanmaan liitto 2001: *Pohjanmaan merellinen perintö*. Pohjanmaan liitto: Vaasa.
- Rich S. A., Nayling N., & Momber G. 2017: *Shipwrecks and Provenance, in situ timber sampling protocols with focus on wrecks of the Iberian shipbuilding tradition*. Archaeopress Access Archaeology: Oxford.
- Riutankoski, M. 2019: *Oulu, Hahtiperän hylky, Hallituskatu 1, hotelli Radisson Blun pysäköintialueen arkeologinen kaivaus 12.-23.8.2019*. Tutkimusraportti. Museovirasto, Arkeologiset kenttäpalvelut: Helsinki.
- Rose-Redwood R., Alderman D. & Azaryahu M. 2008: Collective memory and politics of urban space: an introduction. *Geojournal* 73/2008: 161–164.
- Salmela, U., Matikka H., Latvala P. & Kauppi P. 2014: Kohti kestävää kulttuuriperintötyötä. Museovirasto: Helsinki.
- Satokangas, R. (toim.) 2005: *Oulun vuosisadat 1605-2005*. Pohjois-Suomen Historiallinen yhdistys: Oulu.
- Silverman, H. & Ruggles D. F. 2007: Cultural Heritage and Human Rights. Teoksessa Silverman, H. & Ruggles D. F. (eds.), *Cultural Heritage and Human Rights*: 3–22. Springer: New York.
- Sliden, M. 2008: Arkeologian popularisointi. Teoksessa Halinen P., Immonen V., Lavento M., Mikkola T., Siiriäinen A. & Uino P. (toim.), *Johdatus arkeologiaan*: 485–489. Gaudeamus: Helsinki.

- Smith, L. 2006. *Uses of Heritage*. Routledge: New York.
- Virkkunen A. 1953: *Oulun kaupungin historia 1*. Oulun kaupunki: Oulu.
- Westerdahl, C. 1992: The maritime cultural landscape. *The International Journal of Nautical Archaeology* 21/1992: 5–14.
- Westerdahl, C. 2007: Fish and Ships: Towards a Theory of Maritime Culture. *Deutsches Schiffahrtsarchiv* 9/2007: 191–236.

Elektroniset lähteet:

- Degerman, R. 2019: Oulun harvinainen hylkylöytö halutaan pelastaa – raha ratkaisee säilykö vuosisatoja vanha jäännös myös jälkipolville. *Yle verkkouutinen*. Julkaistu 11.9.2019. <https://yle.fi/uutiset/3-10965972?utm_source=facebook-share&utm_medium=social&fbclid=IwAR1vUXSmXcqP6KwT3GqEQ_71xPuZ0XwJC_A_3yTBl8zfiqNfUQqQBiUnWa0> (Viitattu 18.9.2019)
- Ervasti, A. 2019: Vanhan laivanhyllyn kappaleet lähtivät rekalla Oulusta etelään kunnostettaviksi – paluu koittaa vuoden tai kahden päästä, katso video. *Verkko-Kaleva* 19.9.2019. <<https://www.kaleva.fi/vanhan-laivanhyllyn-kappaleet-lahtivat-rekalla-oulu/1684079>> (Viitattu 10.3.2020)
- HII-OHOI 2019: Kommentti Kalevan keskustelupalstalla 16.8. klo 21.14. <<https://www.kaleva.fi/oulu/radisson-hotellin-tyomaalta-tehtiin-mahdolli/1692006>> (Viitattu 30.9.2019)
- Kaleva 2019: Vanhat kuvat: Upeita menneen maailman hotelleja Pohjois-Suomessa. Kuvagalleria. <<https://www.kaleva.fi/galleriat/vanhat-kuvat-upeita-menneen-maailman-hotelleja-poh/2501888/1126815>> (Viitattu 2.3.2020)
- Kontinen, H. 2019: Laivatyyppien nimitysperusteita. Suomen meriarkeologinen seura ry. [WWW-dokumentti] <<https://www.mas.fi/fi/tutkimus-ja-artikkelit/artikkelit/laivatyyppien-nimitysperusteita>> (Viitattu 15.4.2020)
- Köngäs, P. 2020: Oulun keskustassa myllätään puistoa, jonka kohdalla asuttiin jo 1600-luvulla. *Yle verkkouutinen*. Julkaistu 15.9.2020. <<https://yle.fi/uutiset/3-11544663>> (Viitattu 30.10.2020)
- Makeoi 2019: Kommentti Verkko-Kalevan keskustelupalstalla 16.8.2019 klo 18.12. <<https://www.kaleva.fi/uutiset/oulu/oulu/radisson-hotellin-tyomaalta-tehtiin-mahdollisesti-pohjois-suomen-vanhimpiin-kuuluva-laivaloyto-hahtiperan-hylyksinimetty-laiva-voi-olla-jopa-1600-luvulta/825222/>> (Viitattu 30.9.2019)
- Museovirasto 2018: Vedenalainen kulttuuriperintö. [WWW-dokumentti] <<https://www.museovirasto.fi/fi/kulttuuriymparisto/arkeologinen-kulttuuriperinto/vedenalainen-kulttuuriperinto->> (Viitattu 10.11.2019)
- Museovirasto 2019: *Arkeologisen kulttuuriperinnön opas 2019: Hylky*. [WWW-dokumentti] <<http://akp.nba.fi/wiki/hylky>> (Viitattu 30.12.2019)

- Museovirasto 2001: *Kiikeli*. (Luotu 10.12.2001, viimeisin muutos 18.7.2013.)
<https://www.kyppi.fi/palveluik-kuna/mjreki/read/asp/r_kohde_det.aspx?KOHDE_ID=1866> (Viitattu 23.11.2020)
- NaavaParta 2019: Kommentti Verkko-Kalevan keskustelupalstalla 16.8.2019 klo 17.03.
<<https://www.kaleva.fi/uutiset/oulu/oulun-radisson-hotellin-tyomaalta-tehtiin-mahdollisesti-pohjois-suomen-vanhimpiin-kuuluva-laivaloyto-hahtiperan-hylyksi-nimetty-laiva-voi-olla-jopa-1600-luvulta/825222/>> (Viitattu 30.9.2019)
- Nimetön 2019: Kommentti Verkko-Kalevan keskustelupalstalla 19.8.2019 klo 19.46.
<<https://www.kaleva.fi/oulussa-loydetyn-hylyn-tutkimukset-etenevat-mutta/1691415>> (Viitattu 30.9.2019)
- Oulun kaupunki: Oulun historialliset kartat. <<https://www.ouka.fi/oulu/kadut-kartat-ja-liikenne/oulun-historialliset-kartat>> (Viitattu 20.1.2021)
- Maanmittauslaitos: Oulun peruskartta. Maanmittauslaitoksen karttapaikka. <www.maanmittauslaitos.fi> (Viitattu 20.1.2021)
- Siikaluoma, M. 2019a: Oulun Radisson-hotellin työmaalta tehtiin mahdollisesti Pohjois-Suomen vanhimpiin kuuluva laivalöytö – Hahtiperän hylyksi nimetty laiva voi olla jopa 1600-luvulta. *Verkko-Kaleva* 16.8.2019. <<https://www.kaleva.fi/oulun-radisson-hotellin-tyomaalta-tehtiin-mahdolli/1692006>>. (Viitattu 1.10.2019)
- Siikaluoma M. 2019b: Oulussa löydetyn hylyn tutkimukset etenevät, mutta ongelmana on miten jäännös säilytetään – ”Hylky tuhoutuu helposti nostettaessa kuiville”. *Verkko-Kaleva* 19.8.2019. <<https://www.kaleva.fi/oulussa-loydetyn-hylyn-tutkimukset-etenevat-mutta/1691415>> (Viitattu 1.10.2019)

Muut:

- Ronkainen, Mika 1997: Oulu palaa – kaupunki joka katosi -dokumenttielokuva.
< <https://www.youtube.com/watch?v=Hl4CloesrXI>>
- Twitter, www.twitter.com. *20x26-twiittitaideteos*, julkaistu Oulu2026 Official -Twitter-tilillä (@Oulu2026offici) ajanjaksolla 1.2.2019–31.1.2020.

LIITE 1. ARTIKKELI VERKKO-KALEVASSA 16.8.2019

Oulun Radisson-hotellin työmaalta tehtiin mahdollisesti Pohjois-Suomen vanhimpiin kuuluva laivalöytö – Hahtiperän hylkyksi nimetty laiva voi olla jopa 1600-luvulta

Oulu 16.8.2019 10:36 | Päivitetty 17.8.2019 9:10

Mirko Siikaluoma

Oulun Radisson-hotellin työmaalta on löydetty laivan hylky, joka voi olla peräisin jopa 1600-luvulta.

Hylky löydettiin hotellin parkkipaikan kohdalta. Laivajäännös on nimetty löytöpaikkansa mukaan Hahtiperän hylkyksi.

Museovirasto selvittää parhaillaan puunäytteitä analysoimalla hyllyn ikää. Aluksen rakentamisen tarkka ajankohta on viraston mukaan kuitenkin vaikea ajoittaa, mutta laivajäännökseen arvioidaan alustavasti olevan rakennettu 1600-luvun lopun ja 1800-luvun alun välisenä aikana.

Hylky on säilynyt maamassojen alla ja siitä on tällä hetkellä esillä noin puolet pohjasta muodostava osa, joka on pituudeltaan kymmenen metriä ja leveydeltään viisi metriä.

Museovirastosta ei osata vielä kertoa laivan tarkkoja kokonaismittoja. Yli-intendentti **Marianna Niukkanen** kertoo, että kyse on isosta hylystä, eikä mistään soutuveneeseen kokoisesta.

Museoviraston meriarkeologisiin kenttätutkimuksiin erikoistunut arkeologian intendentti **Minna Koivikko** kertoo, että hylkylöytö on todella mielenkiintoinen.

– Kyseessä on ensimmäinen tällaisessa kontekstissa Suomessa tehty hylkylöytö, Koivikko kertoo. Hänen mukaansa Itämeressä on paljon hylkyjä, mutta kuivalta maalta niitä ei löydetä usein.

– Tämä hylky on jäänyt puoliksi märkään hiekkaan, jolloin tämä puoli on säilynyt täydellisesti. Toinen puoli on ollut hapen kanssa tekemisissä ja lahonnut. On teknologiakaupunki Oululle huippu juttu, että kaupungista löytyi tällainen jäännös vanhaa laivanrakennusteknologiaa, Koivikko kertoo.

Laivan säilyneistä osista on yhä havaittavissa puuhun tehdyt veistojäljet. Ylemmät laivanosat ovat maatuneet ajan kuluessa jäljettömiin.

Meriarkeologi Minna Koivikon mukaan vaikuttaa siltä, että laiva oli hylätty paikalle. Purjelaivojen aikakaudella oli tyypillistä, että vanhat alukset hylättiin kotisataman ympäristöön. Tämän uskotaan olleen myös Hahtiperän hylän kohtalo.

Oulun yliopiston arkeologian professori **Vesa-Pekka Herva** kertoo, että alueella on sijainnut 1500-luvulta alkaen Oulun kaupungin ensimmäinen satama. Alueella sijainnut satama on ollut toiminnassa 1720-luvulle saakka.

Työmaa-alueelta osattiin odottaa arkeologisia löytöjä. Museovirasto on tehnyt tutkimuksia alueella torstaista 8. elokuuta lähtien ja ensimmäiset merkit hylystä tehtiin heti perjantaina.

– Arkeologeja oli paikalla heti alusta lähtien ja odotettiin, että alueelta olisi löytynyt ranta-aittojen ja laituriin rakenteita. Laivan löytyminen oli yllätys, mutta tietyllä tavalla odotettavissa, koska satamaan on jäänyt upotettuja ja hylättyjä laivoja, museoviraston yli-intendentti Marianna Niukkanen kertoo.

Museoviraston tutkijat ovat saaneet viitteitä, että hylky olisi 1600-luvulta. Näin voidaan päätellä vertailemalla tietoja vuonna 2000 Kiikelin rannasta ruoppaustöiden yhteydessä löydetyn hylän kanssa.

Kiikelin rannan hylky on Hahtiperän hylystä katsottuna lähin aiempi laivalöytö. Sen arvioidaan olevan rakenteellisesti samanlainen kuin nyt löydetty Hahtiperän hylky. Kiikelin rannan hylän rakennuspuista otettujen näytteiden perusteella laivan puiden ajoitettiin kaadetun 1670–80-lukujen taitteessa Pohjanmaan rannikolta.

Koivikko arvioi, että kyseessä on lotja-tyyppinen lastinkuljetusalus, joka oli tasapohjainen ja jyrkkälaitainen. Hylän tarkempi ajoitus selviää myöhemmin, kun laivan dendrokronologiset näytteet saadaan analysoitua. Museovirasto pitää löytöä Suomen olosuhteissa poikkeuksellisenä ja uskoo sen tutkimisen avaavan Oulun merellistä menneisyyttä sekä ranta-alueiden kaupunkiarkeologista potentiaalia.

Hahtiperän hylän kaivutyöt jatkuvat museoviraston mukaan vielä vajaan viikon ajan. Niukkanen kertoo, että laivaa ei voida nostaa paikalta kokonaisuudessaan, vaan laivan puurakenteet aiotaan purkaa maastosta ja dokumentoida mahdollisimman hyvin. Tutkijoiden tavoitteena on tehdä laivasta 3D-malli.

– Laiva ei ole ehjä, mutta sen rakenne on tunnistettavissa. Laiva on litistynyt tai painunut kasaan maamassojen alla, Niukkanen kommentoi.

Radisson Blu Suomen maajohtaja **Timo Vepsäläinen** kertoo että hylyn löytymisestä koituu tuskin pientä viivästystä suurempaa haittaa hotellin uudistustöille.

Vepsäläinen kertoo, että hotelliorganisaatio on innostunut löydöstä. Arkeologisten kaivaustutkimusten kustannuksista vastaa hotellin omistava S-ryhmä.

LIITE 2. ARTIKKELI ILTASANOMIEN VERKKOLEHDESSÄ 16.8.2019

Hotellin remonttityömaalta kaivettiin esiin ainutlaatuinen historiallinen löytö Oulussa – rakennustyöt jatkuvat silti

Julkaistu: 16.8. 12:51, Päivitetty 16.8. 13:46
Mirja Rintala, Oulu

Museovirasto selvittää parhaillaan hylyn ikää analysoimalla puunäytteitä.

Oulun Radisson Blu -hotellin työmaalta kauppatorin laidalta on tehty Suomessa harvinainen hylkylöytö. Kyseessä on mahdollisesti 1600-luvulla rakennettu lastialus, jonka toinen kylki on säilynyt osittain melkein täydellisesti. Hylkylöydöstä uutisoi Kaleva.

Hotellin kunnostustöitä on ollut seuraamassa kaksi Museoviraston arkeologisten kenttäpalveluiden arkeologia, sillä alueella tiedetään olleen vanhaa satamatoimintaa 1500-luvulta 1720-luvulle saakka. Arkeologit ovat jatkaneet hylyn esiin ottamista ja dokumentointia tämän viikon ajan.

Museoviraston meriarkeologisiin kenttätutkimuksiin erikoistunut arkeologian intendentti Minna Koivikko kertoo Kalevassa, että kyseessä on ensimmäinen tällaisessa kontekstissa Suomessa tehty hylkylöytö.

Hylky löydettiin hotellin parkkipaikan alapuolisista täytemaakerroksista. Yli-intendentti Marianna Niukkanen Museovirastosta sanoo IS:lle, että löytö on harvinainen, mutta tavallaan myös odotettu. – Osasimme odottaa, että työmaalta löytyisi jotakin, mutta laiva oli yllätys. Hotelli on rakennettu vanhalle satama-alueelle, joten oletimme, että sieltä saattaa paljastua ranta-aittoja tai laitureita, hän toteaa.

Lastilaiva eli lotjatyypinen alus löytyi viikko sitten ja sitä on jo ehditty kaivaa esille. Niukkanen mukaan laiva makaa kyljellään ja sen merenpohjan puolelle jäänyt kylki on hyvin säilynyt. Laiva on kooltaan 5x10 metriä.

Aluksen jäännökset kaivetaan esiin, hylky puretaan ja osat kuljetetaan pois. Niukkanen ei osaa arvioida mitä muuta rakennustyömaalta vielä paljastuu.

– Koskaan ei voi tietää mitä kaivetaan esille. Alue on ollut satamaa 1500-luvulta lähtien, joten siellähän voi olla vaikka mitä, hän sanoo.

Radisson Blue on rakennettu kauppatorin laidalle 1970-luvun lopulla. Rakennusta uudistetaan parhaillaan ja se avataan asiakkaille vuoden kuluttua. Kaikki huoneet remontoidaan ja ylimmän kerroksen varastotilat muutetaan huoneiksi.

– Töitä ei ole jouduttu keskeyttämään. Hyllyn löytäminen voi hieman viivästyttää aikataulua, mutta töitä voidaan jatkaa löydön ulkopuolisilla alueilla ja myöhemmin myös laivan löytöpaikalla, kunhan Museovirasto saa siellä työnsä tehtyä, selvittää tilannetta Radisson Blu -hotellin Suomen maa-johtaja Timo Vepsäläinen.

Hylky on nimetty löytöpaikkansa mukaan Hahtiperän hylkyksi. Sen alustavana ajoituksena voi toistaiseksi pitää 1600-luvun lopulta 1800-luvun alkuun rajoittuvaa ajanjaksoa, ja se edustanee paikallista laivanrakennusteknologiaa. Hyllyn tarkempi ajoitus selviää myöhemmin rakenneosista otettujen dendrokronologisten näytteiden avulla.

– Alustavien tulkintojen mukaan kyseessä on lotjatyyppinen lastinkuljetusalus. Se on mahdollisesti yksi Pohjois-Suomen vanhimmista laivalöydöistä. Purjelaivojen aikakaudelle oli tyypillistä hylätä vanhat alukset kotisataman ympäristöön. Löytö on Suomen olosuhteissa poikkeuksellinen, ja sen tutkiminen avaa Oulun merellistä menneisyyttä ja ranta-alueiden kaupunkiarkeologista potentiaalia, tiedottaa Museovirasto.

Hahtiperän hyllyn kaivutyöt jatkuvat arviolta vielä vajaan viikon. Tavoite on saada hylystä kolmiulotteinen malli, joka onnistuu sen jälkeen kun siitä on saatu näkyviin säilynyt osa. Hylkypuu poistetaan kaivutyön yhteydessä, jottei parkkipaikan alue painu hyllyn maatuessa lisää.

LIITE 3. ARTIKKELI VERKKO-KALEVASSA 19.8.2019

Oulussa löydetyn hyllyn tutkimukset etenevät, mutta ongelmana on miten jäännös säilytetään – "Hylky tuhoutuu helposti nostettaessa kuiville"

Oulu 19.8.2019 14:27 | Päivitetty 19.8.2019 15:01
Mirko Siikaluoma

Oulussa Radisson-hotellin parkkipaikan alta löydetty laivan hylky odottaa parhaillaan tietoja laivan rakentamisajankohdasta. Museoviraston intendentti, meriarkeologi **Minna Koivikko** kertoo, että hylystä otettujen näytteiden on määrä mennä dendrokronologiseen ajoitukseen maanantai-iltapäivän aikana.

Dendrokronologisissa tutkimuksissa tutkimuksissa saadaan selville missä puu on kasvanut, mistä puulajista on kyse ja kuinka vanhaa puu on. Tällä hetkellä tutkijat uskovat puun olevan mäntyä.

– Riittävästä määrästä puun vuosirenkaita saadaan vertailemalla olemassa olevan vertailuaineiston kanssa selvitetty miltä vuosilta puu on. Ja koska kyse on laivasta, tutkijoiden pitää miettiä kuinka paljon puusta on veistetty pois, Koivikko avaa tutkimuksen seuraavia vaiheita.

Seuraavaksi tutkijoiden tulee selvittää myös mitä hyllylle tehdään, kun se saadaan ylös maasta. Hyllyn säilymisen kannalta on ongelmana on miten se säilytetään sillä välin, kun sen ajoitusta odotetaan. Hyllyn osat ovat säilyneet hyvin, koska ne ovat olleet hapettomassa tilassa pohjaveden alla.

– Kun hylky on ollut pohjaveden alla märkänä, se tuhoutuu helposti nostettaessa kuiville. Mietimme museoviraston merellisen kulttuuriperinnön osaamisringissä millaisen varastointitilan se vaatii säilyäkseen, Koivikko kuvailee työn haasteita.

Oulussa sunnuntain ja maanantain aikana koetut sateet luovat arkeologisille kaivauksille haastavat olosuhteet, sillä kuopan reunien sortumavaara on sateella suurempi. Tutkijoiden tarkoituksena on myös kuvata hylky kuvauskohterilla, mutta se ei onnistu sateen alla.

Kaivauksilla on parhaillaan käynnissä löydön dokumentointi, eivätkä arkeologit ole vielä aloittaneet hyllyn purkamista, kertoo tutkija **Matleena Riutankoski**.

Museovirasto arvioi alustavasti laivan olevan rakennettu 1600-luvun lopun ja 1800-luvun alun välisenä aikana. Laivajäännös on nimetty löytöpaikkansa mukaan Hahtiperän hylkyksi.

LIITE 4. LEHTIARTIKKELEIDEN ASiantuntijakommentit

Kommentit jaoteltuna Enqvistin ja Niukkanen kriteeristön kategorioihin.

Asiantuntijat ja poiminnoissa käytetyt lyhenteet:

MN: Marianna Niukkanen (yli-intendentti, Museovirasto)

MR: Matleena Riutankoski (arkeologi, Hahtiperän hylyn kaivausten kenttätyönjohtaja)

MK: Minna Koivikko (intendentti, Museovirasto)

V-PH: Vesa-Pekka Herva (arkeologian professori, Oulun yliopisto)

MV: Museovirasto

T: Toimittaja, toimittajan poiminta; ei suora, haastateltavan sitaatti

Ikä (n=3)

- voi olla peräisin jopa 1600-luvulta. (T)
- Se on mahdollisesti yksi Pohjois-Suomen vanhimmista laivalöydöistä. (MV)
- Kyseessä on mahdollisesti 1600-luvulla rakennettu lastialus. (T)

Ihmistoiminnan kesto ja jatkuvuus (n=2)

- alueella tiedetään olleen vanhaa satamatoimintaa 1500-luvulta 1720-luvulle saakka. (T)
- alueella on sijainnut 1500-luvulta alkaen Oulun kaupungin ensimmäinen satama. Alueella sijainnut satama on ollut toiminnassa 1720-luvulle saakka. (V-PH)

Informatiivisuus, tietopotentiaali (n=3)

- On teknologiakaupunki Oululle huippu juttu, että kaupungista löytyi tällainen jäännös vanhaa laivanrakennusteknologiaa (MK)
- Alustavien tulkintojen mukaan kyseessä on lotjatyyppinen lastinkuljetusalus. Purjelaivojen aikakaudelle oli tyypillistä hylätä vanhat alukset kotisataman ympäristöön. (MV)
- Löytö on Suomen olosuhteissa poikkeuksellinen, ja sen tutkiminen avaa Oulun merellistä menneisyyttä ja ranta-alueiden kaupunkiarkeologista potentiaalia. (MV)

Tyyppiin kuuluvien jäännösten arvioitu lukumäärä: tyyppillisuus – harvinaisuus – uhanalaisuus (n=3)

- löytö on harvinainen, mutta tavallaan myös odotettu. (MN)
- ainutlaatuinen historiallinen löytö Oulussa (T)
- Oulun Radisson Blu -hotellin työmaalta kauppatorin laidalta on tehty Suomessa harvinainen hylkylöytö. (T)

Säilyneisyys, autenttisuus (n=5)

- Tämä hylky on jäänyt puoliksi märkään hiekkaan, jolloin tämä puoli on säilynyt täydellisesti. Toinen puoli on ollut hapen kanssa tekemisissä ja lahonnut. (MK)
- merenpohjan puolelle jäänyt kylki on hyvin säilynyt. (MN)
- Laivan säilyneistä osista on yhä havaittavissa puuhun tehdyt veistojäljet. (T)
- Hylyn osat ovat säilyneet hyvin, koska ne ovat olleet hapettomassa tilassa pohjaveden alla. (T)
- toinen kylki on säilynyt osittain melkein täydellisesti. (MN)

Historiallinen konteksti (n=2)

- Hotelli on rakennettu vanhalle satama-alueelle, joten oletimme, että sieltä saattaa paljastua ranta-aittoja tai laitureita. (MN)
- Alue on ollut satamaa 1500-luvulta lähtien. (MN)

Tutkimustilanne (n=9)

- Museovirasto selvittää parhaillaan puunäytteitä analysoimalla hylyn ikää. (T)
- Aluksen jäännökset kaivetaan esiin, hylky puretaan ja osat kuljetetaan pois. (MN)
- Sen alustavana ajoituksena voi toistaiseksi pitää 1600-luvun lopulta 1800-luvun alkuun rajoittuvaa ajanjaksoa, ja se edustanee paikallista laivanrakennusteknologiaa. Hylyn tarkempi ajoitus selviää myöhemmin rakenneosista otettujen dendrokronologisten näytteiden avulla. (T)
- Tavoite on saada hylystä kolmiulotteinen malli, joka onnistuu sen jälkeen kun siitä on saatu näkyviin säilynyt osa. (T)
- hylystä otettujen näytteiden on määrä mennä dendrokronologiseen ajoitukseen maanantai-ilta-päivän aikana. (MK)

- Dendrokronologisissa tutkimuksissa saadaan selville missä puu on kasvanut, mistä puulajista on kyse ja kuinka vanhaa puu on. Tällä hetkellä tutkijat uskovat puun olevan mäntyä. (T)
- Kaivauksilla on parhaillaan käynnissä löydön dokumentointi. (MR)
- Museovirasto selvittää parhaillaan hyllyn ikää analysoimalla puunäytteitä. (T)
- Arkeologit ovat jatkaneet hyllyn esiin ottamista ja dokumentointia tämän viikon ajan. (T)

Merkitystaso (paikallinen, valtakunnallinen, globaali) (n=2)

- hylkylöytö on todella mielenkiintoinen (T/MK)
- On teknologiakaupunki Oululle huippu juttu, että kaupungista löytyi tällainen jäännös vanhaa laivanrakennusteknologiaa (MK)

Näyttävyyys, saavutettavuus, ymmärrettävyys, edustavuus (n=3)

- Hylky löydettiin hotellin parkkipaikan kohdalta (T)
- kyse on isosta hylystä, eikä mistään soutuveneeseen kokoisesta. (T/MN)
- Kyseessä on ensimmäinen tällaisessa kontekstissa Suomessa tehty hylkylöytö (MK)

LIITE 5. POSITIIVISET LUKIJAKOMMENTIT

Kommentit jaoteltuna Enqvistin ja Niukkanen kriteeristön kategorioihin.

Positiiviset (n=34)

Ikä (n=1)

–Olkaa nyt tyytyväisiä kun jotakin täältäkin löytyy. Aina valitetaan kun Oulussa ei ole mitään, mutta ylpeä pitäisi silti olla. Noh, täältä sattui löytymään mahdollisesti koko Pohjois-Suomen vanhin laiva. Olkaa aikuisiksi, jos ossaatta.

Ihmistoiminnan kesto ja jatkuvuus (n=0)

Tyyppiin kuuluvien jäännösten arvioitu lukumäärä: tyyppillisuus – harvinaisuus – uhanalaisuus (n=2)

- Eipä tällaisia laivoja nyt joka nurkalla maan alta, tai mistään, löydy.
- Itämeren ulkopuolella puulaivalöydöt ovat kai jokseenkin tuntemattomia, koska laivamato tuhoaa ne nopeasti. Se ei elä Itämeressä.

Informatiivisuus, tietopotentiaali (n=7)

- Toivotaan , että oulu osaa hyödyntää löydön. Lisää tietoa Oulusta meri- ja purjelaivakaudelta.
- Onko Oulussa merimuseoa? Meitä ihmisiä kiinnostavaa, millainen suunnittelu käynnissä 1600-luvulla? Että silleen: ellemme tiedä menneisyydestä, emme ymmärrä tulevaisuutta.
- Nyt vaan pitää tutkia ja dokumentoida laivanraato kunnolla. Ihan varmasti se on ollut tiedossa ennenkin, mutta ihan kirjaimellisestikin asiaa koitettu ”peitellä”. (...) Ei kaikesta mitään museoita ole järkeää tehdä, mutta asiat pitää tallentaa, ihan historian tutkimuksenkin takia. (...) Ihan hyvä asia, että nyt ei ”kuopattu” löytöä, vaan se tulee tutkijoiden käyttöön ja siitä voi olla hyötyä kaikenlaisissa asioitten tutkimuksissa. Rakennusprojektiinhan kerrottiin, ei tule oikein kummempia häiriöitä, oikeastaan kuuluu sivistyneeseen ja nykyaikaiseen rakentamiseen toimia näin.
- Oletko käynyt koskaan museoissa? Lukenut historiaa? Katsonut vanhoja valokuvia/elokuvia? No, niitä ei olisi, jos näitä vanhoja ”lahopuita” ei olisi kohdeltu asianmukaisesti eli kerätty arkeologien toimesta talteen ja analysoitu.
- Eiköhän itse rakennusta voida rempata, vaikka museoväki tutkii parkkipaikalla.
- ledvaloista 3D-malli katosta aulaan tms. + purjeet. Liekö Baltiasta tuotu suolaa tai mausteita.
- Historia on hieno asia, vaikka nyt puhutaan vain 300 vuotta vanhoista asioista.

Säilyneisyys, autenttisuus (n=2)

- Uskomattoman hyvin, vuosisatoja säilynyt hylky. Oulun alueen merenkulun historiaa tutkimaan löytyykö tietoa haaksirikossa uponneesta aluksesta.
- Siellä on hyvin säilynyt laivan osa, joka pitää yrittää pelastaa.

Historiallinen konteksti (n=3)

- Työmaa seis, ja arkeologiset kaivaukset käyntiin. Nämä on historiallisia aarteita.
- Oulu on ollut aikoinaan Suomen johtava merenkulkukaupunki, jotenkin se historia pitää saada näkymään.
- merenkulun historia on hieno ja jotenkin saatava näkyviin. Elämässä on paljon erilaisia arvoja joita kannattaa vaalia.

Tutkimustilanne (n=0)

Merkitystaso (paikallinen, valtakunnallinen, globaali) (n=8)

- Oulun upea historia merikaupunkina ansaitsee tulla paremmin esille. Merimiehenkotimuseo Pikisaassa olisi mainio alkupiste merelliselle kävelyreitille jonka varrella olisi asiaan liittyviä esilaitettuja esineitä tai vähintäänkin tauluja luettavaksi. Pieni merimuseo kahviloineen olisi myös verraton lisä siihen.
- Paljon todella arvokasta kulttuuriperintöä on menetetty, kun grynderit määrää tahdin pahimmat rosvot jättävät maankaivuussa löytämänsä rakenteet ilmoittamatta. Pisteet Radissonille hyvästä asenteesta, tällainen on heillekin pelkkää plussaa!
- Kyllä Oulu on rannikkokaupunki.. Ja Oulu on vähän torinrantaa laajempi. Kannattaa tutustua 😊
- Toivotaan, että Oulun museot hyödyntävät löydön. Hieno juttu, että alueen historia paljastuu meille
- Toivottavasti tämä löytö päättyy Pohjois-Pohjanmaan museoon toisin kuin edelliset löydökset vietiin kaatopaikalle!
- Kokonaan remontti jäihin, tuo alue on kallisarvoinen maa oulun historiasta
- Tässäpä kulttuuripääkaupungiksi halajavalle Oululle verraton keino osoittaa olevansa oikea valinta.
- Merkittävä arkeologinen löytö Oulussa.

Näyttävyyys, saavutettavuus, ymmärrettävyys, edustavuus (n=11)

- Laiva pitää entisöidä ja laittaa näytille.
- Siihen ympärille museo pystyyn niin kyllä kävijöitä riittää.
- Jopas on löytö ja kunnon alus. Hyvällä paikalla torin kupeessa. Nyt museoviraston asiantuntijat ja entisöijät paikalle. Mitä lie saamme kulttuuripääkaupunki 2026 vetonaulaksi!!
- Nyt museo- ja tiedekeskus Luupin suunnitelmiin vauhtia! Toteutetaan se torin alueelle, jolloin kaikkien helposti saavutettavissa. Siitä saataisiin Oululle kunnon vetonaula.
- Arinahan voisi tehdä kulttuuriteon ja sijoittaa asiakasomistajiensa pääomaa laivan museomiseksi osaksi hotellia. Samalla saataisiin kaupunkiin uusi matkailukohde, joka kertoisi Pohjois-Suomen merenkulun historiasta ja tervaporvareista.
- Hylky tulisi saada uuden Vaakunan parkkikellariin vaikka lasin taakse näkösalille.
- Hieno löytö!

- Hyvä! Todella mielenkiintoinen ja positiivinen asia. Seuraan innolla löytöä, joko voi mennä katsomaan paikan päälle?
- Jos kaupungilla ja museovirastolla on tahtoa ja varsinkin rahaa niin yliopiston arkeologisella laboratiolla on kyllä tietotaito hylkypuiden käsittelyyn. Kaupungilla on varmasti tyhjillään olevia isoja lämpimiä varastoja, isoja altaitakin löytyisi varmaan tästä maasta edullisesti mitkä voisi muuttaa prosessiin soveltuviksi. Toki käsittelyprosessi vie pitkän ajan ja vaatii paljon erinäisiä aineita käsittelyyn. Mutta jos on vain sitä halua...
- Näin merkittävä löytö pitäisi laittaa näkösälle. Toihan on yhtä vanha kuin Tukholman kuuluisa Vasa-laiva! Jotain Vasa-museo tyyppistä pystyyn, jossa hylkylöydöt ja Oulun yllättävän hieno historia olisi havainnollisesti esillä.
- Hapeton lasivetriini rotuaarille ja laivan osat sinne.

LIITE 6. NEGATIIVISET LUKIJAKOMMENTIT

Kommentit jaoteltu Enqvistin ja Niukkanen kriteeristön kategorioihin.

Negatiiviset (n=29)

Ikä (n=1)

Eihän 300 vuotta vanhoja autonromujakaan säilytetä, joten miksi laiva?

Ihmistoiminnan kesto ja jatkuvuus (n=0)

Tyyppiin kuuluvien jäännösten arvioitu lukumäärä: tyypillisuus – harvinaisuus – uhanalaisuus (n=2)

- Tuollaisia laivan jämiä nyt on joka museossa, että sen kun kipaset pällistelemaan.
- Samanlaisia laivoja on nähty jo niin tuhannet, jotta noista lahoista pölkyistä ei mitään uutta irtoa.

Informatiivisuus, tietopotentiali (n=5)

- Eikä todellakaan ole kyse laivasta vaan jostain ihan muusta puurakenteesta! Tämä laivajuttu lieenee mätäkuun juttuja...
- Paljonkohan tuosta puoliksi lahonneesta veneestä mitään historiaa selviää, saati, että oppia.
- Hylky voi olla hylätty ja kaikki tarpeellinen viety pois tai rosvattu siihen aikaan. Mitä tuota enää kaivaa, tai tutkii.
- Mitä hyötyä ihmiselle vanhasta osin mädänneestä paatista? Jos valistaisit tyhmempiä että mekin ymmärretään.
- Antakaa lahot rauhasa tai polttakaa leiviuunissa jos on hyvää puuta. Tuollaisen tutkimiseen rahoja kannata laittaa, ei mitään hyötyä kenellekään

Säilyneisyys, autenttisuus (n=13)

- Varmaan innostava löytö arkeologipiskelijoille, mutta ei minusta mitenkään hyvin säilynyt.
- Museoissa on kyllä hiukan verran ansioituneempaa tavaraa, kuin pelkkiä mätiä parruja..
- Lahoa nuo kun hapen kansaa joutuvat tekemisiin.
- Se henkilö, joka on aikanaan laivansa upottanut satama-altaaseen nauraisi makeasti, jos tietäisi että sitä nyt aarteena esiin kaivetaan. Laiva on ollut huonokuntoinen tms. syytä on ollut upotukseen. Historia on tärkeää ja mielenkiintoistakin ja laiva on hyvä dokumentoida, mutta taitaa olla iso esine museoon. Oululla ei ole edes merimuseota, vaikka Oulu haluaa olla imagoltaan merikapunki. Siitä nyt museota perustamaan vanhan ja lahon proomun kunniaksi!
- Nyt koko keskusta suojelukseen, talot matalaksi ja ihmiset evakkoon, sillä nyt löydettiin todella vanhaa lahoppuuta!
- Kannattaako noin vanhaa laivaa yrittää säilyttää, kaipaa varmasti ison remontin jotta merikelpoinen. Ehdotan että kaatopaikalle vain, ja tehdään uusia laivoja tilalle.

- Mätiä parruja ne on eikä mitään aarteita.
- Olisi pitänyt...hiljaisuudessa ajaa lahot laudat kaatopaikalle ja sillä selvä...
- Muuta kun lahonneet pöllit kaatopaikalle ja rakennus hommat pika pikaa käyntiin.
- Ja juurikin kaatopaikalle lahot pöllit. Tuo sitäpaitsi mikään laivanrunko ole, kun jotain tukiparruja kun tuossa on joskus jotain kaivettu.
- Joka paikassa kun pittää säästää niin ajettakoon raato jätteenpolttolaitoksen uuniin. Samalla mammojen jalakain kolotus helepottaa ja tasapuolisesti aatellen papparaistenkin.
- kaivin koneella ylös ja ruskoon iliman aikusta kouhotusta , veron maksajat vain joutuu maksaan koko lystin lahon lotjan takia järki käteen nytten..
- Viekkä kaatopaikalle nuo lahot puupötkkelöt nyt ja nopeasti rakennushommat käyntiin.
- Kyllä tulee tämäkin laho lautakasa maksamaan yhteiskunnalle.

Historiallinen konteksti (n=0)

Tutkimustilanne (n=0)

Merkitystaso (paikallinen, valtakunnallinen, globaali) (n=2)

- Oulussa ei ole edes merimuseota ja tähän on vain jokisuistokaupunki, meri on kaukana kaupungista.
- Tuollainen mätä rankakasa vaikuttaa kielteisesti koko kulttuuripääkaupungin imagoon!

Näytävävyys, saavutettavuus, ymmärrettävyys, edustavuus (n=5)

- Miksihän noita on ennen hylätty? Luulisi olleen silloinkin käyttöä polttopuulle
- Ja tuo on lotjan runko, tosin täysin valmis eikä tuosta ole mitään säilytettävää.
- onko varmasti laiva? näyttää vanhoilta rannan lankkupinoilta
- nuilla lahoilla hirsillä tekee, suoraan vain Ruskoon.
- Loppuu tilat kesken, jos kaikki löytöromut laitetaan näkösalille. Eiköhän valokuvat riitä.

LIITE 7. TWIITTITAIDETEOS ”20X26”, HAHTIPERÄ-TVIITIT

Tviitit julkaistu marraskuussa 2019.

Katariina Vuori: ”Ole vaiti ja kuuntele: laituria pitkin vierivät tynnyrit palkeissaan paksua mustaa kultaa. Merimiehet hoippuvat krouveista naisineen. Touvit natisevat, vesi kaivaa onkaloa rantaan ja maa allani kohooa. Tätäkö sinä olet etsinyt? #Oulu2026 #20x26 #hahtiperänhylky

Katariina Vuori: ”Luonnonkaarevasta korsetista minut on tehty, kursittu kokoon puisilla tapeilla ja sadalla ja neljälläkymmenellä ja kuudella rautaisella takonaulalla. Terva on minun ihoni ja kirveeniskut kauneuteni salaisuus.” #Oulu2026 #20x26 #hahtiperänhylky

Katariina Vuori: ”1724. Sade on hakannut katuja viikko toisensa perään. Suisto jäätyy yhdessä yössä. Jumalanpalveluskin perutaan; vettä on sakastissa asti. Ja kaikki se vesi mitä joki kantaa, se ei enää tottele, vaan repii itselleen uuden uoman. #Oulu2026 #20x26 #hahtiperänhylky

Katariina Vuori: ”Olen meren morsian: Puinen nautilus, honkainen helmisimpukan kuori, huntunani suolan tuoksu. Pusken läpi jääteleiden, kun teen kaupunkia tästä kyläpahasesta. Mitä sinä sanoit?? Katso peiliin, niin minä sinulle lotjan näytän! #Oulu2026 #20x26 #hahtiperänhylky

Katariina Vuori: ”Minä menen nyt. Painun pinnan alle ja vien mukanani tervan ja pien tuoksun. Vedän ylleni harmaan sedimenttiharson. Kuuletko, kuinka kölini koskettaa pohjaa, nostaa joen tuomaa hietaa puhekuplana pintaa kohti?” #Oulu2026 #20x26 #hahtiperänhylky

Katariina Vuori: ”Tämä ranta on minun hautani, ja sinun mahtava tulevaisuutesi. Minä, porvarin orjatar, olen tehnyt pohjan ja perustan kaikelle sille, mitä sinä ympärilläsi nyt näet, ja mitä sinä Ouluksi kutsut.” #Oulu2026 #20x26 #hahtiperänhylky

Katariina Vuori: ”Kun minun sydämeni lyö, nousee merellä mainingin evä. Se taputtelee rantoja Luovossa asti. Kun minä huokaan, näet sen poimuina Hartaanselällä. Jos minä olen hiljaa, et sinä löydä enää edes kotiisi.” #Oulu2026 #20x26 #hahtiperänhylky #vedenalainenkulttuuriperintö

Katariina Vuori: ”Mennyttä on tuoksu ja kohina, airojen kiikkerä nitke. Lankkujani vasten eivät enää tervatynnyrit teutaroi. On vuosi 1882, eikä pelkkä pimeys riitä: päälläni palaa eilinen ja talvella rantaan puskeva kohvajää repii kylkiäni. #Oulu2026 #20x26 #hahtiperänhylky

Katariina Vuori: ”1919: Minä olen sinun Nostradamuksesi ja herään sadan vuoden päästä unestani kaivinkoneen suutelemana. Ennen sitä näen sinut vanhan sataman ja lahdelman päällä diskopallon pirstaleissa, juopumassa sinisen enkelisi kanssa.” #Oulu2026 #20x26 #hahtiperänhylky

Katariina Vuori: ”Se on sinussa ja minäkin sitä kaipaam: Tuulen iskuja selässä, raivosta näykkiä tyrskyjä ja sysiyötä pöyhiviä laiskoja aaltoja. Ulapalla hehkuvaa viivaa auringon kavutessa idän portaita. Pelkoa, että pian se taas alkaa.” #hahtiperänhylky #Oulu2026 #20x26

Katariina Vuori: ”Sinä olet kysynyt, kaivanut kynsilläsi vastauksia natiaisen savesta: Missä on meren Oulu, pohjoisen tervantuoksuinen helmi? Katso eteesi: Tässä minä olen.” #Oulu2026 #20x26 #hahtiperänhylky #merikaupunki #kaleva